

ИРКУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

КУЛЬТУРА

НАУКА

ОБРАЗОВАНИЕ

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

основан 1 декабря 2006 года

выходит 4 раза в год

№ 3 (36) 2015

Иркутск

КУЛЬТУРА. НАУКА. ОБРАЗОВАНИЕ

Учредитель:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Иркутский государственный университет путей сообщения»

Главный редактор журнала: ректор ИрГУПС, д-р техн. наук, проф. *А.П. Хоменко*

Заместитель главного редактора: к. ист. наук, доц. *В.В. Третьяков*

Научные редакторы:

д-р филос. наук, проф. *А.Е. Кацаев*; д-р филос. наук, проф. *В.Е. Осипов*;
д-р ист. наук, проф. *В.Г. Третьяков*

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

д-р ист. наук, проф. *Ч.Г. Андреев* (Улан-Удэ); член-кор. РАН *Б.В. Базаров* (Улан-Удэ); д-р ист. наук, проф. *В.В. Гришаев* (Красноярск); д-р филол. наук ИМБИТ СО РАН *Л.С. Дампилова* (Улан-Удэ); д-р мед. наук, проф., акад. МАНЭБ *Е.П. Лемешевская* (Иркутск); д-р культурологии *Т.Ф. Ляпкина* (Санкт-Петербург); д-р филос. наук, проф., член-кор. МАНПО *А.В. Мельникова* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *Н.С. Рубцов* (Красноярск); д-р филос. наук, доц. *Е.Н. Струк* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *Г.А. Цыкунов* (Иркутск); д-р геогр. наук, проф. *А.Я. Якобсон* (Иркутск)

СОСТАВ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА:

д-р филос. наук, проф. *А.А. Атанов* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *А.В. Дулов* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *А.В. Гайдамакин* (Омск); к. филол. наук, доцент *О.Н. Касаткина* (Иркутск); д-р ист. наук, доцент *А.В. Костров* (Иркутск); к. пед. наук, доцент *С.Э. Ляпти* (Иркутск); д-р филос. наук, проф. *В.В. Мантатов* (Улан-Удэ); д-р ист. наук, проф. *В.В. Назаров* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *Ю.А. Петрушин* (Иркутск); к. филол. наук, доцент *Т.А. Скопинцева* (Иркутск); к. юр. наук, доцент *А.А. Тюкавкин-Плотников* (Иркутск); к. экон. наук, доцент *О.А. Фрейдман* (Иркутск); к. мед. наук, доцент *В.А. Чичкалюк* (Иркутск)

Ответственный секретарь – *А.В. Данчевская*

Ответственный за выпуск:

д-р ист. наук, проф. *В.Г. Третьяков*

Адрес редакции:

664074, Иркутск, Чернышевского ул., д. 15
ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения»
Кафедра философии и социальных наук
Тел.: (3952) 63-83-10 (01-47, 01-29)
E-mail: popova_av@irgups.ru

Свидетельство о регистрации СМИ:

ПИ № ФС77 – 60186 от 17 декабря 2014 г.
выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций

Журнал включен в систему РИНЦ

Выходит 4 раза в год
Издается с 2006 года

СОДЕРЖАНИЕ

№3 (36)
2015

К 40-ЛЕТИЮ УНИВЕРСИТЕТА

Хоменко А.П. (Иркутск) Иркутскому государственному университету путей сообщения – 40 лет	7
Бобылева О.М., Дятлова Н.И., Третьяков В.Г. (Иркутск) Развитие и организация учебного процесса в ИргУПС (ИриИТ) с 1975 по 2015 гг.	12
Макарова Н.В. (Иркутск) Аспирантура и докторантура Иркутского государственного университета путей сообщения. Страницы истории (1993–2015)	25
Хоменко А.П., Сольская И.Ю. (Иркутск) Проблемы и перспективы организации дополнительного профессионального образования в условиях действующего законодательства	34
Михайлов В.В., Харитонов О.А. (Иркутск) О работе по формированию патриотического и гражданско-правового сознания у студенческой молодежи Иркутского государственного университета путей сообщения	45
Богатов М.Ю. (Иркутск) Роль Иркутского государственного университета путей сообщения в стратегическом партнерстве с транспортными вузами и организациями зарубежных стран	54
Бобылева О.М., Петрушина М.В., Стексов В.Ф. (Иркутск) Музей истории ИргУПС	61
Белькова Г.И. (Иркутск) Первые книги студентов ИриИТ	67
Скопинцева Т.А., Терехова О.А. (Иркутск) Опыт практической реализации некоторых актуальных образовательных концептов в ИргУПСе	73
Солянова С.М. (Иркутск) Университетская библиотека ИргУПСа: история и современность	79
Малых Г.И. (Иркутск) Сорокалетний опыт преподавания философии в ИргУПСе	89

Подвербный В.А., Филатов Е.В., Мухаров Б.П., Ковенькин Д.А. (Иркутск)	
История становления и развития проектного института ИргУПС	97
Миронова Е.П., Кирпичников К.А., Непомнящих Е.В., Клочков Я.В. (Чита)	
«День путейца в Забайкалье» – профессиональный праздник специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»	109
Осипов В.Е. (Иркутск)	
Принцип соответствия: единство физической картины мира	116
Хобта А.В. (Иркутск)	
Восточно-Сибирская железная дорога во время Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.)	128
Тюкавкин-Плотников А.А. (Иркутск)	
Эффективный контракт как способ мотивации труда научно-педагогических работников	146
Требования к оформлению предоставляемых в редакцию материалов	157

CONTENTS

№3 (36)
2015

ON THE 40TH ANNIVERSARY OF THE UNIVERSITY

Homenko A.P. (<i>Irkutsk</i>) Irkutsk State University of Railway Transport – 40 years	7
Bobyileva O.M., Dyatlova N.I., Tretyakov V.G. (<i>Irkutsk</i>) Development and organization of educational process in IrGUPS (IrIIT) in 1975–2015	12
Makarova N.V. (<i>Irkutsk</i>) Postgraduate and doctoral studies Irkutsk State University Railway. History (1993–2015)	25
Homenko A.P., Solskaya I.Yu. (<i>Irkutsk</i>) Problems and prospects of the organization of additional vocational training under the existing legislation	34
Mihaylov V.V., Haritonova O.A. (<i>Irkutsk</i>) The work on the formation of patriotic and civil consciousness among students of Irkutsk State University of Railways	45
Bogatov M.Yu. (<i>Irkutsk</i>) The role of the Irkutsk State University of Railways in a strategic partnership with transport institutions and organizations of foreign countries	54
Bobyileva O.M., Petrushina M.V., Steksov V.F. (<i>Irkutsk</i>) History Museum of IrGUPS	61
Belkova G.I. (<i>Irkutsk</i>) The first books of students IrIIT	67
Skopintseva T.A., Terehova O.A. (<i>Irkutsk</i>) The experience of the practical implementation of certain concepts in the current educational IrGUPS..	73
Solyanova S.M. (<i>Irkutsk</i>) University Library IrGUPS: history and current status	79
Malyih G.I. (<i>Irkutsk</i>) Experience of teaching philosophy In IrGUPS	89

Podverbniy V.A., Filatov E.V., Mukharov B.P., Koven'kin D.A. (Irkutsk)	
Origin and development design institute of transportation systems IrGUPS	97
Mironova E.P., Kirpichnikov K.A., Nepomnyashikh E.V., Klochkov Y.V. (Chita)	
Professional holiday for students of railway professions in the Trans-Baikal Railway Institute .	109
Osipov V.E. (Irkutsk)	
The correspondence principle: unity physical world	116
Hobta A.V. (Irkutsk)	
East Siberian Railway During the Great Patriotic War (1941-1945)	128
Tyukavkin-Plotnikov A.A. (Irkutsk)	
The effective contract as the motivation's method of a labor of scientific-pedagogical workers	146
Information for authors	157

К 40-ЛЕТИЮ УНИВЕРСИТЕТА



*А.П. Хоменко,
доктор технических наук,
профессор, ректор ИрГУПС,
главный редактор журнала
«Культура. Наука. Образование»*

В октябре 2015 г. Иркутский государственный университет путей сообщения отмечает 40 лет. К своему сорокалетию наш университет подошел уверенно как динамично развивающийся транспортный вуз страны. В настоящее время о нем с полным основанием можно говорить как о состоявшемся регионально-отраслевом университетском комплексе, в составе которого успешно функционируют 5 филиалов: 4 – в четырех субъектах Российской Федерации и один за рубежом.

В настоящее время ИрГУПС – один из девяти транспортных вузов России, с которыми связывается будущее экономическое развитие государства в целом и сибирского региона в частности. Эффективное функционирование железнодорожного транспорта Российской Федерации играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидерства России в мировой экономической системе. В этом развитии территория Сибири и Дальнего Востока должна стать зоной опережающего экономического роста. Таким образом, мы становимся не просто свидетелями, но и активными участниками важнейшего в истории нашего государства процесса, когда с Сибирью связываются ближайшие перспективы его развития.

Интенсивное освоение региона неизбежно вызовет потребность в большом количестве высококвалифицированных специалистов во многих отраслях, в том числе и в транспортной инфраструктуре. ИРГУПС готов к решению подобных задач стратегического характера. Воспитывая инженеров путей сообщения, он вносит достойный вклад в дело развития отечественной экономики и национальной безопасности. Подавляющее большинство его выпускников успешно трудится на предприятиях Восточно-Сибирской, Красноярской и Забайкальской железных дорог. Кроме того, на протяжении 30 лет ИРГУПС готовит специалистов-железнодорожников высокой квалификации для Монгольского государства, внося большой вклад в укрепление добрососедских отношений и взаимовыгодного сотрудничества.

История Иркутского государственного университета путей сообщения как самостоятельного вуза начинается с 1975 г. и напрямую связана со строительством Байкало-Амурской магистрали. Освоение территорий в зоне БАМа было в то время важнейшей народнохозяйственной задачей. Для воплощения в жизнь столь масштабного проекта требовалась масса квалифицированных специалистов, и хотя БАМ строила вся страна, рабочих рук все же не хватало. Потому было принято правительственное решение готовить кадры на месте. Железнодорожный вуз в Иркутске открылся на основе Приказа Министерства путей сообщения от 18 июля 1975 г. (№ 1534), основанием для которого послужило Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 533 от 9 мая 1963 г. В соответствии с этими документами наш вуз был назван Иркутский институт инженеров транспорта – ИрИИТ. Для его размещения было выделено здание по ул. Академика Курчатова, 10, где сегодня располагается одно из наших общежитий.

Первым ректором ИрИИТа был назначен Владимир Николаевич Поздеев, профессор, академик Российской академии транспорта, член-корреспондент Международной академии наук педагогического образования, почетный железнодорожник Российской Федерации, почетный железнодорожник Монголии, на протяжении длительного периода заведовавший кафедрой «Путь и путевое хозяйство». Он возглавлял вуз в период с 1975 г. по 1980 г. Под его руководством осуществлялось создание основных структурных подразделений института и организовывались учебно-консультационные пункты в Братске и Северобайкальске, открывались новые специальности.

Доктор технических наук, профессор Георгий Степанович Гура на посту ректора института работал с 1980 г. по 1982 г. Он являлся членом научного совета Академии наук СССР по трениям и смазкам, а также членом комитета по износостойкости и трению Всесоюзного совета научно-технических обществ СССР. Особое внимание Г.С. Гура обращал на создание материально-технической базы вуза, комплектование его высококвалифицированными кадрами, создание нормальных бытовых условий для студентов и преподавателей, а также на структурное упорядочение и активизацию работы кафедр и подразделений. Кроме того, были упрочены связи ИрИИТа с управлением ВСЖД и вузами МПС.

В 1982 г. по 1986 г. ректором ИрИИТа был кандидат технических наук, доцент, почетный железнодорожник Владимир Георгиевич Рыжиков, который большое внимание уделял организации учебного процесса вуза и поднятию его на более высокий научный и методический уровень. Успехи, достигнутые в этом отношении, неоднократно отмечались в приказах МПС. В 1985 г. В.Г. Рыжиков принял активное участие в международной выставке «Высшее образование в СССР», проходившей в Улан-Баторе, где представил большую экспозицию об ИрИИТе. Это способствовало созданию привлекательного имиджа и популяризации вуза в Монголии и, как следствие, привлечению в него монгольских студентов.

В 1987 г. в нашем вузе впервые были проведены выборы ректора. На эту должность был избран кандидат экономических наук, профессор Леонид Петрович Сурков, академик Международной академии наук педагогического образования, член-корреспондент Сибирского отделения Академии наук высшей школы, заслуженный работник транспорта РФ, почетный железнодорожник РФ, почетный железнодорожник Монголии, почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации. На этом посту Леонид Петрович работал с 1987 по 2002 г. Он проводил политику, направленную на привлечение высококвалифицированных кадров. В период его руководства существенно увеличилось число преподавателей с учеными степенями и званиями. Значительно расширилась материальная база вуза, стали возводиться новые корпуса, создавались новые лаборатории, значительно возросло число студентов. В 2002 г. институт изменил свой статус и стал именоваться университетом.

С 25 июня 2002 г. новым ректором Иркутского государственного университета путей сообщения был избран Андрей Павлович Хоменко, доктор технических наук, профессор, член-корреспондент Российской инженерной академии. В этот период за вузом закрепился статус университетского комплекса. Продолжая политику своих предшественников, ректорат, коллектив университета прилагает все усилия для того, чтобы вуз шагал в ногу со временем, отвечая его запросам. Совершенствуется структура ИрГУПС, подразделения которого оснащаются современным оборудованием, большое внимание уделяется кадровой политике, изучаются, популяризируются и внедряются инновационные методы педагогических технологий, на качественно новый уровень выводится воспитательная работа со студенческой молодежью. Словом, вуз живет интересной наполненной жизнью, откликаясь на запросы времени и обозначая перспективы развития на будущее.

В настоящее время ИрГУПС осуществляет подготовку по 6 специальностям, 15 направлениям бакалавриата и 13 направлениям магистратуры. В общей сложности в университетском комплексе на 1 сентября 2015 г. обучалось 24 551 студент, из них высшее образование получали 15 636 студентов, среднее профессиональное – 8 915 студентов. На первый курс в сентябре 2015 г. было зачислено 5 950 человек.

Учебный процесс обеспечивает высококвалифицированный профессорско-преподавательский состав, 67 % представителей которого имеют ученые

степени кандидата и доктора наук. Руководство вуза оказывает всемерную поддержку преподавателям, повышающим свою научную квалификацию, работающим над диссертационными исследованиями.

Об интенсивности и наполненности научной жизни университета наилучшим образом свидетельствуют те мероприятия, которые организует и проводит его профессорско-преподавательский коллектив, а также мероприятия, в которых его представители принимают участие. ИрГУПС стал постоянным организатором значимых научных мероприятий, в том числе научно-методических и научно-практических конференций, научных семинаров. Ежегодно стала проводиться Международная научно-практическая конференция «Транспортная инфраструктура Сибирского региона», участие в которой принимают сотрудники всех подразделений университетского комплекса. При финансовой поддержке РФФИ и ОАО «РЖД» под эгидой правительства Иркутской области проводится Всероссийская научно-практическая конференция «Безопасность регионов – основа устойчивого развития». На ее основе была подготовлена и издана в Москве коллективная монография «Безопасность железнодорожного транспорта в условиях Сибири и Севера», объемом более 50 печатных листов.

Вышли в свет сотни монографий и сборников научных трудов, регулярно издаются и уже зарекомендовали себя три научных периодических издания: «Современные технологии. Системный анализ. Моделирование», «Культура. Наука. Образование», «Вопросы естествознания». Кроме того, университет постоянно принимает участие в выставках регионального, российского и международного уровня, стал организатором десятков выставок с участием ВСЖД.

В настоящее время ИрГУПС осуществляет целенаправленную подготовку квалифицированных научных кадров. В университете функционируют два диссертационных совета. Обучение в аспирантуре на 1 сентября 2015 г. проходят 212 аспирантов по 13 специальностям, таким как 01.02.06 – Динамика, прочность машин, приборов и аппаратуры; 02.00.08 – Химия элементоорганических соединений; 05.02.11 – Методы контроля и диагностики в машиностроении; 05.11.13 – Приборы и методы контроля природной среды, веществ, материалов и изделий; 05.13.01 – Системный анализ, управление и обработка информации; 05.22.07 – Подвижной состав железных дорог, тяга поездов и электрификация; 05.22.08 – Управление процессами перевозок, 01.06.01 – Математика и механика, 05.06.01 – Науки о земле, 08.06.01 – Техника и технология строительства, 09.06.01 – Информатика и вычислительная техника, 15.06.01 – Машиностроение, 23.06.01 – Техника и технологии наземного транспорта, 27.06.01 – Управление в технических системах. Более половины выпускников аспирантуры остаются работать в вузе.

Реализуя идею непрерывного образования, ИрГУПС поддерживает самые тесные контакты с профильными классами в лицее № 36 и 14 школах г. Иркутска и Иркутской области. Обучение в 10-х и 11-х классах лицея выстроено на основе авторских, адаптированных и экспериментальных программ, к реализации которых привлекаются лучшие преподаватели универ-

ситета. Кроме того, вуз оказывает большую помощь названным учебным заведениям в организации учебного процесса, предоставляя свою учебно-лабораторную и информационную базу.

В рамках университетского комплекса функционируют 3 колледжа, которые ведут подготовку специалистов среднего звена в общей сложности по 19 специальностям, таким как «Строительство железных дорог. Путь и путевое хозяйство», «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог», «Электроснабжение на железнодорожном транспорте», «Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте» и др.

Важную функцию в системе непрерывного образования выполняет Институт дополнительного профессионального образования, который мобильно реагирует на изменяющуюся экономическую обстановку страны в целом и региона в частности. Он осуществляет переподготовку и повышение квалификации, отвечая на потребности руководителей и специалистов в получении знаний о новейших достижениях в соответствующих отраслях науки и техники, передовом отечественном и зарубежном опыте, обновлении теоретических знаний в соответствии с постоянно повышающимися требованиями государственных образовательных стандартов и реформирования отраслей народного хозяйства.

Успешность всех начинаний находится в прямой зависимости от слаженных действий и компетентности университетской команды. Сегодня с уверенностью можно сказать, что профессорско-преподавательский коллектив Иркутского государственного университета путей сообщения является такой командой, которая выдержала проверку временем и которой все по плечу.

Свое 40-летие наш вуз отмечает в год 70-летия Победы над фашистской Германией. Поздравляю коллектив преподавателей и сотрудников университета с этими знаменательными датами. Желаю дальнейших творческих успехов в стабильном развитии нашего университета.

УДК 378.16(09)

О.М. Бобылева, Н.И. Дятлова, В.Г. Третьяков*

РАЗВИТИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ УЧЕБНОГО ПРОЦЕССА В ИРГУПС (ИРИИТ) В 1975–2015 ГГ.

В статье рассматривается становление и организация учебного процесса в ИРИИТе (ИрГУПСе) с 1975 по 2015 гг. Внимание направлено на деятельность руководителей, проректоров, работников УМУ вуза.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИрГУПС, ИРИИТ, учебный процесс, учебный отдел, проректор, учебные аудитории, учебные программы.

O.M. Bobyleva, N.I. Dyatlova, V.G. Tretyakov

DEVELOPMENT AND ORGANIZATION OF EDUCATIONAL PROCESS IN IRGUPS (IRIIT) IN 1975–2015

In article formation and the organization of educational process in IRIIT (IRGUPS) from 1975 to 2015 is considered. Activity of heads, vice rectors, workers to UMU.

KEYWORDS: IrGUPS, IrIIT, educational process, educational department, vice rector, educational audiences, training programs.

Сорок лет истории Иркутского государственного университета путей сообщения мы отметим в этом году. В жизни человека это период зрелости, свершений, самый пик его возможностей, сочетание опыта со знаниями, а для вуза? ИрГУПС – самый молодой из железнодорожных вузов страны. Для любого учебного заведения важнейшей задачей является подготовка кадров, следовательно – организация учебного процесса. Учебная работа является важнейшей составной частью образовательной деятельности университета. Она включает организацию и проведение всех видов учебных занятий, текущего контроля успеваемости и промежуточную аттестацию обучающихся (студентов), а также итоговой государственной аттестации выпускников. Учебную работу в вузе невозможно представить без квали-

* *Бобылева Ольга Михайловна, кандидат исторических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения;*

Дятлова Нина Ивановна, кандидат исторических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения;

Третьяков Валерий Григорьевич, доктор исторических наук, профессор Иркутского государственного университета путей сообщения

фицированных преподавателей, оснащенных лабораторий, учебных аудиторий, полигонов, учебников, учебных программ, расписания занятий и многого другого.

В 1975 г. в ИрИИТ (ИрГУПС) обучалось 158 студентов на дневной форме обучения, 125 – на вечернем и 200 студентов на заочном отделении. В вузе работало 54 преподавателя, из них только 6 имели ученую степень кандидата наук. В сентябре 2015 г. в университетском комплексе обучалось уже 24 500 студентов, включая колледжи и филиалы ИрГУПС по стране и за рубежом. В настоящее время в штате ИрГУПС (Иркутск) состоит 1 292 человек, в том числе 397 человек профессорско-преподавательского состава. В целом оспетненность штатных преподавателей составляет 67 %. Среди преподавателей университета имеют ученые звания Академика или член-корреспондента общественных академий наук 35 преподавателей.

40 лет – срок для истории небольшой, а для вуза – это годы постоянного поиска нового, прогрессивного, эффективного, это годы организации учебно-методической работы, создания учебной базы, формирования коллектива, рождения и укрепления форм сотрудничества. Важнейшую роль в становлении вуза сыграли первые проректоры. Первым проректором по учебной работе в ИрГУПСе (1978–1989 гг.) был Виктор Васильевич Гуляев. С 1989 по 1990 гг. – Валерий Петрович Кузнецов. С 1990 по 2002 гг. он занимал должность первого проректора, отвечавшего также и за учебную работу. С 2002 по 2007 год должность первого проректора – проректора по учебной работе занимал Михаил Владимирович Клоков, с 2007 года и по настоящее время эту должность занимает Анатолий Иванович Артюнин.



Виктор Васильевич Гуляев

Кандидат технических наук, доцент **Виктор Васильевич Гуляев** с 1975 по 1978 гг. был деканом вечерне-заочного факультета ИрИИТа; с 1978 по 1989 гг. – проректором по учебной работе (одновременно с 1977 по 1981 гг. – заведующим кафедрой «Эксплуатация железных дорог»); с 1991 по 1993 гг. – заведующим кафедрой «Электроподвижной состав»; с 1994 г. он возглавил Институт дополнительного профессионального образования. Виктор Васильевич гордится тем, что преподавать начал, имея за плечами двенадцатилетний опыт работы заместителем начальника локомотивного депо по ремонту ст. Боготол, затем ст. Нижнеудинск и главного инженера службы локомотивного хозяйства ВСЖД.



Валерий Петрович Кузнецов

Валерий Петрович Кузнецов

окончил Ленинградский институт авиационного приборостроения (1969). Кандидат технических наук (1974), доцент (1981), член-корреспондент Международной академии наук педагогического образования (1999). В ИрГУПСе (ИрИИТе) – с 1984 года. Почетный железнодорожник (1995), Почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации (2000).

За эти годы он провел большую работу по организации учебного процесса, внедрению в него новых технологий, совершенствованию методического обеспечения, открытию новых специальностей и специализаций, разработке трех поколений учебных планов, отвечающих требованиям государственных

образовательных стандартов. Принимал непосредственное участие в создании первого в системе Министерства путей сообщения учебного центра – Восточно-Сибирского учебного центра железнодорожного транспорта в составе ИрИИТа, Улан-Удэнского железнодорожного колледжа и технического лицея станции Иркутск-Пассажирский, в разработке совместных учебных планов. В этот период институт дважды успешно прошел государственную аттестацию.

В.П. Кузнецов, как первый начальник учебно-методического управления университета, непосредственно занимался работой по совершенствованию форм и методов работы структурных подразделений института, внедряя информационные технологии поддержки учебного процесса. В последние годы под его руководством разработаны и внедрены автоматизированные рабочие места (АРМы) учебного отдела института по проектированию графика учебного процесса, рабочих учебных планов, расписаний учебных занятий, расчету учебной работы профессорско-преподавательского состава; внедрялись АРМы деканатов и кафедр. В.П. Кузнецов активно участвовал в организационной работе по проектированию, строительству и оснащению новых корпусов института; является автором более 70 научных и учебно-методических работ. Результаты его научных разработок обсуждались на международных и отраслевых конференциях, опубликованы в сборниках научных трудов. В.П. Кузнецов имеет пять изобретений, внедренных в производство. Научно-исследовательская деятельность В.П. Кузнецова посвящалась разработке систем контроля технических объектов, оптимизации их построения, а также вопросам совершенствования учебного процесса. 17 марта 20011 года Валерий Петрович ушел из жизни, коллектив УМУ и университета навсегда сохранит о нём добрые и тёплые воспоминания.



*Михаил Владимирович
Клоков*

С 2002 по 2007 годы должность первого проректора занимал **Михаил Владимирович Клоков**. Он окончил Иркутский институт инженеров транспорта в 1981 году по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». Работал на кафедре «Путь и путевое хозяйство» ассистентом до 1982 года, затем поступил в аспирантуру при Всесоюзном научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта в Москве. С 1987 по 1998 гг. он ассистент, доцент кафедры «Путь и путевое хозяйство» ИРИИТа, декан факультета «Строительство железных дорог». С 1998 по 2002 гг. – коммерческий директор ОАО «Торговый комплекс» г. Иркутска, по совместительству доцент кафедры «Путь и путевое хозяйство» ИРИИТа.

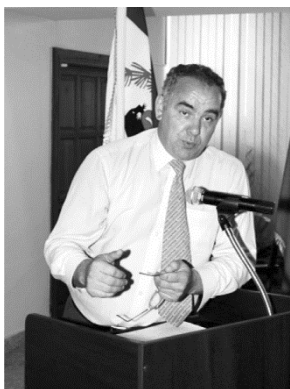
С 2007 года в должности первого проректора работает **Анатолий Иванович Артюнин**. В 1978 году он окончил аспирантуру при кафедре теоретической механики Московского государственного текстильного института. В 1979 году защитил кандидатскую диссертацию. С 1979 по 1989 год работал старшим преподавателем, заведующим кафедрой теоретической механики Восточно-Сибирского государственного технологического университета. В 1989 году поступил в докторантуру на кафедру теоретической механики Донского технического университета, где в 1993 году защитил докторскую диссертацию. В 1997 году назначен проректором по научной работе, а затем первым проректором Восточно-Сибирского государственного технологического университета. Научные интересы А.И. Артюнина связаны с динамикой роторных систем. Им опубликовано более 76 научных печатных работ, включая монографию. В 1995 году ему было присвоено ученое звание профессора.



*Анатолий Иванович
Артюнин*

С 1990 по 2002 гг. проректором по учебной работе был Андрей Павлович Хоменко (ныне ректор ИрГУПС). С 2002 по 2003 гг. должность проректора по учебной работе занимал Владимир Афанасьевич Покацкий – выпускник ИРИИТа; с 1982 г. он преподавал в вузе, защитил кандидатскую диссертацию,

стал доцентом, с 1991 по 2002 гг. работал деканом факультета «Строительство железных дорог».



***Виктор Васильевич
Макаров***



***Трофимов Юрий
Анатольевич***

С 2005 по 20012 год проректором по учебной работе ИрГУПС был **Виктор Васильевич Макаров**. После окончания школы в 1976 г. Виктор Васильевич связал свою жизнь с железной дорогой. Он работал слесарем по ремонту электровозов, затем помощником машиниста электровоза на станции Свердловск-Сортировочный. После окончания в 1977 г. Свердловского техникума железнодорожного транспорта он поступил в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта. По окончании института (1982 г.) был распределен в Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта, где прошел путь от ассистента до заведующего выпускающей кафедрой. За время работы в институте показал себя высококвалифицированным специалистом; постоянно повышает свой профессиональный уровень. В 1990 г. защитил кандидатскую диссертацию, в 1996 г. ему присвоено ученое звание доцента, в настоящее время работает над докторской диссертацией.

С 2012 года проректором по учебной работе ИрГУПС трудится кандидат технических наук **Трофимов Юрий Анатольевич**.

Процесс становления вуза был не быстрым. В октябре 1982 г. в институте работала комиссия ГУУЗа, определяя перспективы его развития. Комиссией было сделано много серьезных замечаний. Руководством вуза был разработан солидный план мероприятий по повышению качества подготовки специалистов. Прежде всего, был подготовлен перспективный план формирования контингента кадров, структуры и методического обеспечения до 1999 г. Был изучен опыт Ростовского института инженеров железнодорожного транспорта по созданию комплексной системы управления качеством развития и разработан проект развития вычислительного центра с учетом комплекса АРМ (Наири-4), машины ВС-1022, а также условия применения персональных ЭВМ. Предусматривалось активизировать работу систем АСУ-ВУЗ на базе существующих ЭВМ (подсистем «Абитуриент», «Стипендия», «Посещаемость», «НИР» и «Зарплата»). Была образована группа для проведения социологических исследований для изучения социально-психологического климата в вузе. На тот момент времени это были самые передовые технологии, существовавшие в нашей стране.

Перспективный план состоял из четырёх разделов. Первый раздел – «Организация управления» – был сравнительно небольшим. Второй раздел – «Планирование и организация учебного процесса» – включал в себя целый комплекс перспективных мероприятий по развитию учебно-лабораторной базы всех кафедр с учетом внедрения ТСО и оснащенности лабораторий выпускающих кафедр. Значительное место в плане отводилось подготовке стендов, необходимых кино-фотоматериалов, созданию лингафонных кабинетов, подготовке и изданию методических указаний, рекомендаций, пособий, более полного обеспечения учебного процесса. План предусматривал создание в институте постоянно действующих курсов по повышению педагогического мастерства преподавателей. Было запланировано оборудовать три новых лаборатории для проведения лабораторных работ с использованием автоматизированных систем обучения и контроля. Серьезные мероприятия предполагалось провести для повышения качества производственной практики, по усилению связи с дорогой с целью заключения договоров для распределения выпускников.

ИрГУПС всегда стремился шагать в ногу со временем. К 2005 году в вузе последовательно были внедрены современные технические средства обучения. Кафедры и лаборатории оснащены машинами контроля знаний индивидуального использования типа «КИСИ», лингафонным оборудованием, видеомагнитофонами, кинопроекторами. Университет располагал телепроекторными поточными аудиториями и кинопроекторными лекционными аудиториями. Отдел технических средств обучения имеет в своем распоряжении около 400 учебных фильмов, 200 видеофильмов и диафильмов по общеобразовательным и техническим дисциплинам. Особое внимание в вузе уделялось и уделяется до сих пор оснащению вычислительной техникой. Выпускающие кафедры имеют свои филиалы на производстве, которые организуют не только прохождение практики, но и проведение лабораторных занятий.

Большое значение в совершенствовании учебного процесса и повышении его качества служит деятельность по развитию учебной, научно-производственной базы вуза. С 1989 по 2001 гг. число учебных и научных корпусов выросло с двух до пяти, а к 20014 – до семи. Площадь учебно-лабораторных зданий увеличилась с 1994 по 2001 гг. с 26 246,9 до 38 368 кв. м, а к 20014 году составила 62 769 кв. м. На одного студента дневного отделения количество квадратных метров с 1994 по 2001 гг. выросло с 7,97 до 9,97 (Из материалов отчетов о работе межрегионального университетского комплекса «Иркутский государственный университет» разных лет).

К октябрю 1985 г. в вузе имелось 4 факультета, 18 кафедр, 5 У КП. К 2000 году структура учебных подразделений в основном сформировалась. В состав вуза входила 21 кафедра, в том числе 9 выпускающих. Создано 9 филиалов кафедр на производстве. Число учебных лабораторий выросло с 1994 по 2001 годы с 37 до 55; к 2000 г. действовали 20 учебных кабинетов, 2 методических кабинета, 1 учебная мастерская, 1 чертежный зал,

14 залов вычислительной техники. В настоящее время вуз располагает: 34 поточными лекционными лабораториями, 43 групповыми аудиториями, 113 учебными лабораториями, 19 компьютерными залами, 2 учебными полигонами, одной учебной мастерской и одним классом дистанционного обучения. В состав вуза входило в 2014 году 24 кафедры и два научно-исследовательских центра.

Для планирования и организации учебного процесса, контроля за ходом учебного процесса и его совершенствованием в 1975 г. в институте был создан учебный отдел. В разное время его возглавляли:

Белоненко Галина Николаевна – с 10.11.1975 по 18.10.1976 гг.,
Хмельницкая Эльза Ивановна – с 18.10.1976 по 30.01.1978 гг.,
Филенкова Валентина Павловна – с 04.12.1978 по 19.02.1979 гг.,
Цветкова (Кирюхина) Ирина Яковлевна – с 27.02.1979 по 16.11.1981 гг.,
Касьянова Неонила Васильевна – с 17.11.1981 по 02.08.82 гг.,
Скрыпина Валерия Александровна – с 05.07.1982 по 01.03.1987 гг.,
Исакова Ирина Альбертовна – с 02.03.1987 по 11.01.1989 гг.,
Максимова Надежда Павловна – с 11.01.1989 по 25.10.1993 гг.,
Исакова Ирина Альбертовна – с 01.11.1993 г. по настоящее время.

За 30-летний период коллектив учебного отдела менялся, но всегда был дружным и сплоченным.

В 1988 г. началась перестройка системы управления высшей школой, менялся подход к учебному процессу. Все это требовало дополнительной работы, увеличилась нагрузка на учебный отдел.

Кафедры университета впервые стали самостоятельно разрабатывать учебные планы. В сложный период руководила учебным отделом Н.П. Максимова. Поставленные ректоратом задачи были успешно выполнены, и с 1989/1990 учебного года подготовка специалистов в институте началась по новым учебным планам.

С 1995 г. образовательный процесс в институте организован в соответствии с государственными образовательными стандартами высшего профессионального образования, состав которых был определен постановлением правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 года. С 1998 г. в организацию учебного процесса начали внедрять информационные технологии. Разработчиками программного продукта выступили доктор физико-математических наук Владимир Иванович Мартьянов, Алла Викторовна Шевелева и Илья Викторович Вяткин. Большой вклад в разработку и процесс внедрения программного продукта «Информационные технологии поддержки организации учебного процесса (ИТПОУП)» внесли: В.П. Кузнецов – первый проректор института и коллектив учебного отдела в лице И.А. Исаковой, Л.А. Яночкиной, Н.В. Демьянишниковой, С.А. Казаковой, Г.Г. Зуенок. ИТПОУП позволял в автоматизированном режиме формировать основные документы, регулирующие и контролирующие учебный процесс (учебные планы, график учебного процесса, расчет нагрузки, расписание учебных занятий).

Ирина Альбертовна Исакова – начальник учебного отдела университета. Окончила Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта в 1985 году. Работает в ИрГУПСе (ИРИИТе) с 1980 г. Награждена Почетной грамотой Министерства путей сообщения, именными часами министра путей сообщения.

В целях совершенствования организации и управления учебно-методической работой в университете в октябре 2002 г. приказом ректора было создано учебно-методическое управление, в структуру которого вошел учебный отдел.

Коллектив не останавливается на достигнутом. Продолжается кропотливая работа по совершенствованию программного продукта ИТПОУП и работа над новым программным обеспечением: «сессия», «защита дипломных проектов», «распределение нагрузки» и формирование базы данных для расписаний занятий, составление индивидуального плана преподавателя. Увеличился и штат учебно-методического управления. Созданы новые отделы:



Ирина Альбертовна Исакова



Коллектив учебного отдела, май 1986 год.

*Нижний ряд (слева направо): А.А. Бикусова, О.В. Антонова;
верхний ряд: И.В. Подкорытова, Н.А. Козырева, Л.А. Яночкина,
Е.Ю. Чайкина, В.А. Скрыпина, Л.Н. Попова*

методический кабинет – 2002 г., отдел аттестации и лицензирования – 2003 г., учебно-экспериментальный полигон – 2003 г., студенческий деловой центр (СДЦ) – 2004 г. В 2003 г. был создан сайт учебно-методического управления. Программное обеспечение организации учебного процесса представляет собой комплекс программных средств, позволяющих не только автоматизировать процесс создания директивных и отчетных форм для организации учебного процесса, но и внедрять инновационные образовательные технологии, в том числе дистанционные образовательные технологии. Разработанное в ИрГУПС программное обеспечение позволяет: организовывать учебный процесс в виртуальной образовательной среде, проводить мониторинг учебного процесса, обеспечивать доступ обучающихся к учебно-методическим материалам и электронной библиотеке, осуществлять тестирование обучающихся. В настоящее время в этой области используются программные комплексы, разработанные специалистами ИрГУПС (более 40 информационных систем, таких как «СДО СТРЕЛА-2», «Деканат», «Сессия», «Приемная комиссия», «Расписание занятий» и т. д.) и другими организациями.

В рамках применения дистанционных технологий в образовании были внедрены системы: Moodle, терминальный сервер, сервер видеоконференцсвязи. Опробованы системы: VZOChat, OpenMeeting, Skype.

ИрГУПС активно сотрудничает с ведущими разработчиками программного обеспечения (Microsoft, IBM, Autodesk, MSC, MathWork, 1C) и применяет это ПО в учебном процессе. Создан учебно-научный центр «Компьютерные технологии инженерного анализа», который проводит обучение по использованию систем инженерного моделирования и анализа.

За сорок лет коллективом учебно-методического управления была проделана большая работа, он сложился не из случайных людей. В коллективе работают как старейшие работники университета, так и его выпускники, которые все силы и знания отдают делу подготовки высококвалифицированных специалистов. Многие сотрудники являются выпускниками нашего университета: И.Г. Болотова, И.А. Исакова, С.А. Казакова, О.Ю. Кузнецова, И.В. Окунева, А.М. Чебунина.

За добросовестный труд и достигнутые успехи в деле подготовки квалифицированных специалистов работники учебно-методического управления награждены Почетными грамотами Министерства путей сообщения, ректора, руководства ВСЖД, именными часами, имеют благодарности. Сегодня коллектив учебно-методического управления организует образовательный процесс на многоуровневой основе по направлениям подготовки бакалавров, магистров и дипломированных специалистов.



Коллектив учебно-методического управления, апрель 2005 г.
Нижний ряд (слева направо): И.Г. Болотова, А.М. Чебунина, Ю.М. Сапожников,
Е.Ю. Решетова, Р.И. Шарафутдинов, Н.В. Демьянишникова, Е.В. Соловьева;
верхний ряд (слева направо): И.В. Мишарина, И.В. Окунева, Л.А. Складенко,
Е.Л. Фартышева, И.А. Исакова, О.В. Григорьева, Л.А. Яночкина, С.А. Казакова

Современное высшее образование предполагает, что выпускники в будущем столкнутся с множеством практических задач, которые им предстоит решать на производстве, поэтому образование должно быть ориентировано на развитие творческих способностей, с учетом быстрого развития научно-технических знаний и технологий; именно ориентируясь на эти цели и составляются программы учебных дисциплин в вузе.

Студенты Иркутского государственного университета путей сообщения на протяжении пятилетнего срока обучения для закрепления полученных знаний проходят ежегодную практику в полном соответствии с Положением о практике студентов вузов МПС России, с рекомендациями Минобразования РФ по организации практики студентов, графиком учебного процесса и действующими программами. Для организации, управления и контроля производственной практики студентов в учебном отделе была введена специальная штатная единица. Долгое время этот участок работы возглавлял Михаил Григорьевич Карпенко. С 1997 года по настоящее время руководителем отдела практической подготовки студентов ИрГУПС работает Ольга Владимировна Григорьева.

В университете накоплен значительный опыт проведения практических занятий на всех курсах по всем специальностям. Базами производственной практики для студентов ИрГУПС с первых дней его образования являются линейные предприятия дорог, ЦУП ВСЖД, вычислительный центр ВСЖД и ряд предприятий МПС. Ежегодно на ученом совете ИрГУПС обсуждается доклад проректора по учебно-методической работе и производственному обучению

«Об итогах производственной практики и мерах по повышению её эффективности». Всем студентам, работавшим в строительных отрядах и отрядах проводников, летняя работа засчитывается как производственная практика. По итогам практики в университете на всех факультетах проводились конференции с заслушиванием отчетов руководителей практики и студентов. Все замечания и предложения по улучшению организации практического обучения обобщаются и обсуждаются на ученом совете. В результате делового и предметного разговора принимаются конкретные решения, направленные на повышение эффективности студенческой практики. Например, принимаются меры по заключению договоров с базовыми предприятиями на организацию и проведение практики студентов; обновляются рабочие программы всех видов практики; усиливается контроль прохождения практики со стороны кафедр, руководства деканатов и ректората. Главной целью практики является быстрое получение студентом профессиональных навыков. Для этого в вузе организована практика по специальностям: слесарь, токарь, сварщик. Со второго курса студенты овладевают практическими навыками помощников машинистов, осмотрщиков вагонов, дефектоскопистов.

Для студентов специальности «Электроснабжение железнодорожного транспорта» основным звеном практической подготовки стал базовый полигон «Академическая». В летний период практика для всех специальностей проводится на ведущих предприятиях Восточно-Сибирской, Красноярской и Байкало-Амурской железных дорог в соответствии с ежегодно заключаемыми договорами. Базой практики обеспечены все семь основных специальностей вуза. Так, в 1996 г. на предприятиях МПС практику проходило 96,5 % студентов. Эта работа проводится в тесном сотрудничестве со службой управления персоналом и кадровыми подразделениями на местах. За каждым заместителем начальника дороги, начальником службы закрепляется группа перспективных молодых специалистов для дальнейшей апробации их деловых качеств путем продвижения по службе с учетом возможностей их профессионального роста.

Итогом обучения в вузе является защита дипломных работ и проектов, посвященных актуальным задачам железнодорожного транспорта. Специальные части дипломных проектов выполняются на материалах конкретных предприятий и организаций. В них широко используются передовые технологии, последние достижения науки и техники. В большинстве своем дипломные работы выполняются на высоком профессиональном уровне. Рецензенты, как правило, подбираются из ведущих специалистов железнодорожного транспорта. Наибольшую практическую ценность представляют работы, осуществляемые по заданиям подразделений дорог и направленные на повышение эффективности их деятельности.

Основная часть дипломных проектов оценивается на «отлично» и «хорошо». При этом растет число студентов, защитивших диплом на «отлично». В 1982 г. 101 студент (81,5 %) защитили дипломные проекты на «отлично» и «хорошо». В 1984 г. – 238 студентов (85,6 %) защитили дипломы на «отлично» и «хорошо», в 2013 г. – 45 % выпускников.

Руководители дипломных проектов стремятся повышать процент реального дипломного проектирования; поддерживать тесную связь вуза со службами управления ВСЖД; увеличивать число дипломных проектов, направленных на решение комплекса вопросов ремонтных работ с увязкой движения поездов, дальнейшей компьютеризацией технико-экономических расчетов; разрабатывать вопросы по охране труда более глубоко и ближе к теме дипломного проекта; уделять больше внимания изучению вопросов эксплуатации, технологии и организации производства; направлять внимание студентов на передовую технологию, экономические проработки результатов исследования; шире использовать передовой опыт предприятий сети железных дорог.

Из года в год увеличивается число выпускников, подготовленных ИрГУПСом. В 1976 г. было выпущено 8 инженеров, в 1983 г. окончили институт и получили квалификацию инженеров путей сообщения 222 студента дневной, вечерней и заочной форм обучения. В 1984 г. выпущено 278 специалистов, в 1985 г. – 353, с 1975 по 1985 гг. – 1 284 инженера, в 2000 г. – 716 инженеров, в 2004 году – 1 169 человек, в 2010 – 1883 специалиста очной и заочной форм обучения, в целом же по комплексу 2352 выпускника (Отчет о работе межрегионального университетского комплекса «Иркутский государственный университет путей сообщения» за 2010 год. С. 9).

Высокая профессиональная подготовка позволяет ИрГУПСу трудоустроить почти всех своих выпускников. Вуз тесно сотрудничает с руководством Восточно-Сибирской, Красноярской, Байкало-Амурской, Забайкальской дорог. Основная масса студентов принималась по договорам, что давало возможность получать выпускнику гарантированную работу.

С целью повышения показателей трудоустройства в январе 2014 года создан отдел содействия трудоустройству выпускников. Сформулирована концепция формирования и функционирования системы содействия трудоустройству выпускников ФГБОУ ВПО, в которой изложены основные цели, задачи создания и функционирования данной системы с учетом основных направлений государственной политики в сфере образования и занятости населения. Основными задачами отдела являются: координация деятельности университета в области содействия занятости выпускников высшего и среднего профессионального образования; мониторинг результативности трудоустройства выпускников; участие в городских и региональных программах и проектах по направлениям деятельности ОСТВ; создание системы содействия трудоустройству студентам и выпускникам учебного заведения (база данных вакансий, резюме соискателей, информационная и консультационная помощь в поиске работы).

Среди выпускников ИрИИТа много известных людей не только на дороге, но и во всей стране. Это Герои Социалистического Труда, строители Байкало-Амурской магистрали Л.Д. Казаков, А.В. Бондарь. Заместителями начальника ВСЖД работали в разные годы Р.И. Мустейкис, А.А. Шишмарев, В.К. Подалинский, И.Н. Ильин, начальниками отделений дорог были С.А. Гришин, В.Д. Кутузов, начальником ВСЖД – А.В. Воротилкин, начальником ЗабЖД – С.И. Тимофеев. Многие выпускники ИрИИТа руководят стро-

ительными трестами, линейными предприятиями на Восточно-Сибирской, Красноярской, Байкало-Амурской и других дорогах страны.

За последние годы проделан огромный объем работы, но чтобы оставаться динамично развивающимся вузом, чтобы быть востребованным в современном, быстро меняющемся мире, предстоит сделать еще очень много, и эта работа не может остановиться ни на одно мгновение. Сорок лет – это тот момент, когда можно вспомнить о своих успехах и поставить новые задачи.

С праздником тебя, ИрГУПС!

УДК 378.25

Н.В. Макарова*

**АСПИРАНТУРА И ДОКТОРАНТУРА
ИРКУТСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.
СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ (1993–2015)**

В статье рассматриваются отдельные страницы истории ИрГУПС, и в частности – возникновение и развитие системы подготовки высококвалифицированных кадров ученых. Внимание сосредоточено на главных задачах, решаемых руководством вуза в деле обучения аспирантов и докторантов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: аспирантура, докторантура, диссертация, научная специальность.

N.V. Makarova

**POSTGRADUATE AND DOCTORAL STUDIES
IRKUTSK STATE UNIVERSITY RAILWAY.
HISTORY (1993–2015)**

The article deals with the individual pages of history IrGUPSa, in particular – the emergence and development of training highly qualified scientists. Attention is focused on the main tasks of the university leadership in training graduate students and doctoral candidates.

KEYWORDS: post-graduate, doctoral thesis, scientific specialty.

Реализация государственных программ, направленных на социально-экономическое развитие страны, повышение ее обороноспособности и безопасности неразрывно связано с совершенствованием и расширением возможностей железнодорожной транспортной системы Российской Федерации. С этой целью Правительством Российской Федерации в 2008 г. была утверждена «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.» (Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 г. № 877-р).

Основными мероприятиями принятой Стратегии, которые выполняются в настоящее время, являются: строительство новых и модернизация существующих железнодорожных линий и объектов инфраструктуры, подготовка

* **Макарова Наталья Викторовна**, начальник отдела аспирантуры и докторантуры Иркутского государственного университета путей сообщения

высококвалифицированных специалистов в области железнодорожного транспорта.

Подготовка высококвалифицированных специалистов в области железнодорожного транспорта, транспортного машиностроения и в других областях вызвана необходимостью создания и внедрения новых образцов техники, новых технологий на железнодорожном транспорте. В настоящее время актуальным вопросом является подготовка нового поколения научно-технических и научно-педагогических работников для работы в проектных институтах, конструкторских бюро и непосредственно на предприятиях железнодорожного транспорта.

Иркутский государственный университет путей сообщения – это крупный транспортный вуз в Сибирском регионе, располагающий филиалами на территории пяти субъектов Российской Федерации, таких как Республика Хакасия, Красноярский край, Иркутская область, Республика Бурятия, Забайкальский край. Образование крупного университетского комплекса вызвало острую необходимость в подготовке кадров высшей квалификации для обеспечения как учебного процесса, так и выполняемых научных исследований. Университет имеет опыт по подготовке научно-педагогических кадров, организации защит кандидатских и докторских диссертаций.

Аспирантура

Учитывая важность подготовки высококвалифицированных кадров для железнодорожного транспорта, в соответствии с Постановлением Комитета по высшей школе Министерства науки, высшей школы и технической политики Российской Федерации № 21 от 19 февраля 1993 г. «Об организации аспирантуры в вузах Российской Федерации» в ИрИИТе была открыта аспирантура по шести специальностям, в том числе по железнодорожным специальностям – 3: 05.22.06 – «Железнодорожный путь, изыскания и проектирование железных дорог»; 05.22.07 – «Подвижной состав железных дорог, тяга поездов и электрификация»; 05.22.08 – «Управление процессами перевозок».

Руководство аспирантурой было возложено на проректора по научной работе Н.С. Назарова. Обязанности ответственного секретаря – инспектора аспирантуры возложены на инженера НИС Т.Д. Уточкину. Приказом ректора ИрИИТа Л.П. Суркова № 25-2 от 19.03.1993 г. в аспирантуре были сформированы приемная комиссия, комиссия по приему вступительных и кандидатских экзаменов, сформированы руководители групп и преподаватели по подготовке кандидатского минимума, открыт прием в аспирантуру ИрИИТа. В марте 1993 г. были проведены первые экзамены и зачисление на заочное обучение, а также был установлен на 1993 г. общий план приема в аспирантуру: 2 места дневного обучения, 3 – заочного.

В 1993 г. вузу был разрешен прием в институт соискателей ученой степени кандидатов технических наук «на условиях заочных аспирантов при профессорах института» по следующим специальностям: 05. 22.06 – «Железнодорожный путь и путевые машины» (профессор Поздеев В.Н.); 05.22.07 –

«Подвижной состав и тяга поездов» (профессор Гуляев В.В.); 05.22.09 – «Электрификация железнодорожного транспорта» (профессор Фукс Н.Л.).

В 1998 г. открыта аспирантура по специальности 05.13.01 – «Системный анализ, управление и обработка информации (по отраслям)».

В 2002 г. открыта аспирантура по специальностям: 02.00.08 – «Химия элементоорганических соединений»; 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами; экономика и управление качеством; управление инновациями и инновационной деятельностью»; 09.00.08 – «Философия науки и техники»; 22.00.08 – «Социология управления».

В 2008 г. открыта аспирантура по специальностям: 03.00.16 – «Экология (по отраслям)»; 05.13.06 – «Автоматизация и управление технологическими процессами и производствами (по отраслям)»; 05.13.18 – «Математическое моделирование, численные методы и комплексы программ».

В 2009 г. открыта аспирантура по специальностям: 05.11.13 – «Приборы и методы контроля природной среды, веществ, материалов и изделий»; 05.02.11 – «Методы контроля и диагностика в машиностроении»; 07.00.02 – «Отечественная история».

С 1993 г. по 2009 г. совместными усилиями проректоров по научной работе, научных руководителей, кафедр и сотрудников отдела аспирантуры было открыто 8 научных направлений (отраслей наук) подготовки специалистов высшей квалификации, которые охватывают 18 научных специальностей. Обучение аспирантов по железнодорожным специальностям составляет около 50 %.

Иркутский государственный университет путей сообщения предоставляет возможность дальнейшего повышения уровня научной и научно-педагогической квалификации в аспирантуре и докторантуре. Процесс подготовки научных и научно-педагогических кадров представляет собой единство взаимосвязей их форм. Основной контингент поступающих в аспирантуру – выпускники и сотрудники вуза, смежных организаций; работники предприятий и учреждений. Подготовка научных и научно-педагогических кадров проходит через аспирантуру: очная и заочная формы обучения. Заочная подготовка обеспечивает подготовку кадров без отрыва от производства, увеличивает количество молодых ученых, работающих над диссертацией и повышающих свою квалификацию. Значимость подготовки в заочной аспирантуре возрастает, если аспирант решает задачу, связанную с производством и актуальную для его предприятия. Вся многоплановая работа подготовки научных и научно-педагогических кадров должна быть ориентирована на конечный результат: своевременное и качественное пополнение отрасли специалистами с учеными степенями. Обучение в аспирантуре соответствует требованиям, предъявляемым к условиям осуществления образовательного процесса.

Подготовка научно-педагогических кадров в университете для лиц, принятых в Университет до 1 января 2014 г., осуществляется в соответствии с ранее принятыми нормативными документами (до истечения нормативных сроков освоения указанных образовательных программ) – с Федеральными государственными требованиями к структуре основной профессиональной образо-

вательной программы послевузовского профессионального образования (аспирантура) (согласно приказу № 1365 от 16 марта 2011 г. Зарегистрирован в Минюсте РФ 10.05.2011 г. Рег. № 20700).

В 2011 г. 12 специальностей аспирантуры прошли государственную аккредитацию, в 2012 г. 4 специальности аспирантуры перелицензированы и аккредитованы.

В период с 02 сентября по 06 сентября 2013 г. проводилась экспертиза содержания и качества подготовки обучающихся и выпускников образовательного учреждения по образовательной программе 07.00.02 – «Отечественная история» (Исторические науки и археология), реализуемой в ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения». Специальности 07.00.02 – «Отечественная история» (Исторические науки и археология) и 01.04.07 – «Физика конденсированного состояния» (год открытия – 23.07.2010 г., первый набор в 2011 г.) не аккредитованы, так как с сентября 2013 года процедура государственной аккредитации приостановлена Рособрнадзором.

Подготовка кадров высшей квалификации по образовательным программам высшего образования – программам подготовки научно-педагогических кадров в аспирантуре ИрГУПС, принятых на обучение с 01 сентября 2014 г., – проводится в соответствии с Федеральным законом РФ от 29.12.2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», Федеральными государственными образовательными стандартами и нормативными правовыми актами в области подготовки научных кадров в аспирантуре.

В настоящее время научное руководство аспирантами осуществляют 95 научных руководителей, из них 56 докторов наук, из которых 46 являются штатными сотрудниками, 10 докторов наук из сторонних организаций; и 39 кандидатов наук, из которых 35 являются штатными сотрудниками ИрГУПС и 4 кандидата наук – работники сторонних организаций. Контроль за деятельностью отдела аспирантуры и докторантуры осуществляет проректор по научной работе д.т.н., профессор С.К. Каргапольцев.

На 01 января 2015 г. численность в аспирантуре составляет 212 человек, в том числе 1 гражданин Белоруссии, 13 граждан Монголии, 1 гражданин Вьетнама.

Подавляющее большинство в составе аспирантов очной и заочной форм обучения (139 человек, что составляет 66 %) – выпускники университета.

Обучение по железнодорожным специальностям составляет около 50 %.

Численность соискателей в аспирантуре составляет 19 человек.

Подготовка кадров высшей квалификации осуществляется также в филиалах университета: в рамках координационного сектора КриЖТ – филиале ИрГУПС в г. Красноярске; в ЗаБИЖТ (филиал в г. Чите) и У-УИЖТ в рамках аспирантуры университета.

В Красноярском институте железнодорожного транспорта – филиале ИрГУПС в настоящее время обучается 47 человек, в т. ч. по очной форме обучения – 27 человек, по заочной форме обучения – 19 человек. Соискателей ученой степени кандидата наук – 1 человек. В ЗаБИЖТ – Читинском филиале ИрГУПС – численность аспирантов на 01 января 2015 г. составила 13 чело-

век, в т. ч. по очной форме обучения – 9 человек, по заочной форме обучения – 4 человека.

На 01 января 2015 г. в У-УИЖТ – филиале ИрГУПС в г. Улан-Удэ – численность аспирантов составляет 2 человека, которые обучаются по заочной форме.

В период с 2008 по 2014 гг. в университете было выпущено 361 аспирант, из которых с защитой диссертации 80 аспирантов и соискателей. Из общего числа выпускников: 55 % остаются работать в ИрГУПСе; 25 % работают в других вузах Иркутска, Красноярска, Улан-Удэ (Республика Бурятия), Чите; 15 % – на предприятиях, обслуживающих железнодорожный транспорт; 10 % – в других сферах деятельности.

По результатам обучения лучшие аспиранты были рекомендованы отделом аспирантуры и докторантуры и утверждены вышестоящими организациями на получение:

Стипендии Президента Российской Федерации:

Матафонов Алексей Андреевич	(03.02.08) – 2008/2009 учебный год;
Большаков Роман Сергеевич	(01.02.06) – 2012/2013 учебный год;
Миронов Артем Сергеевич	(05.13.01) – 2013/2014 учебный год;
Темникова Елена Александровна	(05.13.06) – 2014/2015 учебный год.

Стипендии Правительства Российской Федерации:

Динец Дарья Александровна	– 2010/2011 учебный год;
Белоголов Юрий Игоревич	– 2011/2012 учебный год;
Данеев Роман Алексеевич	– 2012/2013 учебный год;
Павлов Алексей Владимирович	– 2012/2013 учебный год.
Дульский Евгений Юрьевич	– 2013/2014 учебный год.

Стипендии им. Мельникова:

Оленцевич Дмитрий Андреевич	– 2007–2008 учебный год;
-----------------------------	--------------------------

*Стипендии Президента ОАО «Российские железные дороги»
(бывшая им. Мельникова):*

Кобычев Дмитрий Сергеевич	(05.22.07) – 2009 г.
Градобоев Алексей Валерьевич	(01.02.06) – 2009 г.
Котельников Сергей Сергеевич	(05.22.08) – 2010 г.
Лыткина Екатерина Михайловна	(05.22.07) – 2010 г.
Каимов Евгений Витальевич	(01.02.06) – 2013/2014 учебный год;
Миронов Артем Сергеевич	(05.13.01) – 2013/ 2014 учебный год;
Ткаченко Антон Юрьевич	(05.13.18) – 2014/2015 учебный год.
Линьков Алейсей Олегович	(05.22.07) – 2014/2015 учебный год.

Стипендии Губернатора Иркутской области:

Лыткина Екатерина Михайловна	(05.22.07) – 2009/2010 учебный год;
Газизов Юрий Владимирович	(05.22.07) – 2011/2012 учебный год;
Большаков Роман Сергеевич	(01.02.06) – 2013/2014 учебный год;
Каимов Евгений Витальевич	(01.02.06) – 2014/2015 учебный год.

В феврале 2005 г. был организован отдел диссертационных советов, который в дальнейшем, в целях повышения эффективности деятельности в области подготовки кадров высшей квалификации, на основании Приказа от 01.08.2007 г. № 1832-К реорганизован путем его присоединения к отделу аспирантуры и докторантуры.

В отделе аспирантуры и докторантуры ИрГУПС, отделе диссертационных советов работали и продолжают трудиться:

№	Фамилия, имя, отчество	Занимаемая должность	Период работы
1.	Уточкина Т.Д.	Инспектор аспирантуры – Инженер НИС	с 19.03.1993 г. по 01.03.1998 г. (0,5 ставки)
1.	Корчевин Николай Алексеевич д.х.н., профессор	Заведующий докторантурой и аспирантурой	с 01.03.1998 г. по 10.2001 г. (0,5 ставки)
2.	Жукова Наталья Иннокентьевна	Заведующий докторантурой и аспирантурой	с 11.2001 г. по 18.01.2004 г.
3.	Черных Антонина Борисовна	Заведующий докторантурой и аспирантурой	с 19.01.2004 г. по 29.08.2007 г.
4.	Макарова Наталья Викторовна	Технический секретарь дис- сертационных советов Начальник отдела диссертаци- онных советов Начальник отдела аспиранту- ры и докторантуры	с 20.11.2003 г. по н/в с 01.02.2005 г. по 02.09.2007 г. с 03.09.2007 г. по н/в
5	Ильинский Валерий Павлович	Заведующий координацион- ным сектором КРИЖТ – фи- лиала ИрГУПС в г. Красно- ярске	с 06.02.2007 г. по н/в
6	Горохова Марина Викторовна	Техник 1 категории, методист	с 01.04.2004 г. по 27.04.2006 г.
7.	Дмитриева Анастасия Александровна	Техник 1 категории, методист	с 09. 08.2005 г. по 03.10.2007 г.
8.	Ветрова Екатерина Павловна	Техник 1 категории методист специалист по учебно- методической работе	с 01.11.2006 г. по 03.10.2007 г. с 04.10.2007 г. по 30.11.2009 г. с 01.12.2009 г. по ноябрь 2010 г.

9	Марценович Ольга Валерьевна	Техник 1 категории специалист по учебно-методической работе	с 21.11.2007 г. по 27.02.2010 г.; с 09.11.2010 г. по 21.06.2013 г.
10.	Васенкин Алексей Вадимович	Техник 1 категории	с 10.03.2010 г. по 08.11.2010г
11.	Суранова Елена Федоровна	Техник 1 категории специалист по учебно-методической работе	с 09.11.2010 г. по 01.08.2013 г. с 01.08.2013 г. по 01.06.2015 г.
12.	Чернышева Евгения Александровна	Техник 1 категории Специалист по учебно-методической работе	с 02.09.2013 г. по 01.06.2015 г. с 01.06.2015 г. по н/в

Докторантура

Во исполнение приказа Министерства общего и профессионального образования РФ от 24.04.1998 г. № 1069 «Об открытии докторантуры и введении в докторантуру высших учебных заведений и научных учреждений, организаций специальностей научных работников» Приказом ректора (Сурков Л.П.) от 02.06.1998 г. № 66-2 открыта докторантура ИрИИТа по специальности 01.02.06 – «Динамика, прочность машин, приборов и аппаратуры». Научными консультантами были назначены: д.т.н., профессор, академик Академии транспорта России, зав. кафедрой «Теоретическая и прикладная механика» П.И. Остроменский и д.т.н., профессор этой же кафедры П.Г. Пимштейн. Объявлен конкурсный прием в докторантуру по названной специальности с выделением одного места для очного обучения в течение 3 лет. Этим же приказом отдел аспирантуры института переименован в отдел докторантуры и аспирантуры. Первым докторантом был зачислен доцент Лев Беркович Цвик, который в 2001 г. защитил докторскую диссертацию. Всего подготовку через докторантуру прошли 11 человек.

Диссертационные советы ИрГУПС

С 1999 г. по 2001 г. в ИрИИТе функционировал кандидатский диссертационный совет К 114.14.01 по научной специальности 01.02.06 – «Динамика, прочность машин, приборов и аппаратуры». 01.12.2000 года состоялась первая

защита диссертации на соискание ученой степени кандидата наук В.Б. Распопиной (ИрГТУ).

В 2002 г. диссертационный совет прошел перерегистрацию, шифр совета изменился – К 218.004.01, специальность осталась неизменной.

Председателем диссертационных советов К 114.14.01, К 218.004.01 назначен д.т.н., профессор П.И. Остроменский, ученым секретарем совета – к.т.н. А.Н. Панасенко. 25.12.2002 г. в совете К 218.004.01 состоялась первая защита кандидатской диссертации Юлии Владимировны Ермошенко (сотрудница ИрГУПС).

Диссертационный совет Д 218.004.01 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора (кандидата) наук на базе Иркутского государственного университета путей сообщения Федерального агентства железнодорожного транспорта был создан приказом ВАК Министерства образования и науки РФ от 01.06.2001 г. № 1511, переаттестован приказами ВАК от 11.04.2003 г. № 790, от 11.02.2005 г. № 289 и продлен приказом от 12.01.2007 г. № 19-211 со сроком полномочий до 15.01.2007 г. по трем специальностям: 05.13.01 – «Системный анализ, управление и обработка информации (промышленность)»; 05.13.06 – «Автоматизация и управление технологическими процессами и производствами (промышленность)»; 05.13.18 – «Математическое моделирование, численные методы и комплексы программ».

Диссертационный совет Д 218.004.02 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора (кандидата) наук при Иркутском государственном университете путей сообщения Федерального агентства железнодорожного транспорта был создан приказом ВАК Министерства образования и науки РФ от 10.10.2003 г. № 1198-в, переаттестован и продлен со сроком полномочий до 15.01.2007 г. приказом ВАК от 12.01.2007 г. № 19-211 по специальности 01.02.06 – «Динамика, прочность машин, приборов и аппаратуры».

В настоящее время (2015 г.) на базе ИрГУПС функционирует один диссертационный совет Д 218.004.01 по специальностям:

- 05.13.01 – «Системный анализ, управление и обработка информации (промышленность) по техническим наукам»;
- 05.13.06 – «Автоматизация и управление технологическими процессами и производствами (промышленность) по техническим наукам»;
- 05.13.18 – «Математическое моделирование, численные методы и комплексы программ по техническим наукам».

Диссертационный совет Д 218.004.02 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора (кандидата) наук по специальности 01.02.06 – «Динамика, прочность машин, приборов и аппаратуры» приостановлен с 31.05.2012 г. Председатель диссертационного совета Д 218.004.02 – д.т.н., профессор А.П. Хоменко (с 10.10.2001 г. по 31.05.2012 г.); ученые секретари совета: д.т.н., профессор С.К. Каргапольцев (с 10.10.2003 г. по 18.07.2008 г.), к.т.н., доцент Ю.В. Ермошенко (с 18.07.2008 г. по 31.05.2012 г.). Технический секретарь диссертационных советов Н.В. Макарова (с 20.11.2003 г. по настоящее время).

Диссертационный совет создан приказом от 18.07.2008г. № 1484-1223 и продлен срок полномочий совета приказом от 08.09.2009г. № 1925-1222 на период действия Номенклатуры специальностей научных работников, утвержденной приказом Минобрнауки от 25.02.2009 № 59. Пакет документов по приведению диссертационного совета Д 218.004.02 в соответствие с «Положением о совете по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук» (Приказ Минобрнауки РФ от 12 декабря 2011 г. № 2817; зарегистрировано в Минюсте РФ 31 января 2012 г. № 23080) находится на рассмотрении в Высшей аттестационной комиссии.

Кроме того, на основании ходатайства ФГБОУ ВПО «Сибирский государственный университет путей сообщения», соглашения ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения» и ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения» университет вошел в состав объединенного диссертационного совета по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук при Сибирском государственном университете путей сообщения ДМ 218.012.06 по специальности научных работников 08.00.05 – «Экономика и управление народным хозяйством» (по отраслям и сферам деятельности в т. ч.: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт; менеджмент) (экономические науки), Приказ от 11 декабря 2013 г., № 900/нк.

Тематика рассмотренных работ в диссертационных советах связана с актуальными проблемами развития и функционирования промышленных предприятий, решение которых имеет важное хозяйственное значение. Они нашли применение при планировании, развитии и управлении систем и объектов промышленности в научных, научно-исследовательских, проектных и эксплуатационных организациях различных отраслей промышленности, а также в учебном процессе.

УДК 377

А. П. Хоменко, И.Ю. Сольская*

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

В статье затрагиваются проблемы организации дополнительного образования, которые приходится решать руководству университета. Выделяется круг актуальных для управления системой образования вопросов и предлагаются варианты их решения.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: дополнительное профессиональное образование, управление образованием, предаттестационная подготовка, государственная аккредитация.

A. P. Homenko, I.Yu. Solskaya

PROBLEMS AND PROSPECTS OF THE ORGANIZATION OF ADDITIONAL VOCATIONAL TRAINING UNDER THE EXISTING LEGISLATION

The article addresses the problems of organization of additional education, which should be solved to the university. It provided for a range of topical issues of education management and proposes options for their solutions.

KEYWORDS: additional vocational training, management education, training predattestatsionnaya, state accreditation.

Университетский комплекс «Иркутский государственный университет путей сообщения» (ИрГУПС) является территориально распределенным многоуровневым образовательным учреждением, объединяя в своей структуре подразделения высшего, среднего, дополнительного и послевузовского образования.

* **Хоменко Андрей Павлович**, доктор технических наук, профессор, ректор Иркутского государственного университета путей сообщения;

Сольская Ирина Юрьевна, доктор экономических наук, профессор, проректор по международным связям и дополнительному профессиональному образованию Иркутского государственного университета путей сообщения

На базе головного вуза и всех своих территориальных филиалов в рамках концепции непрерывного образования университет реализует программы повышения квалификации и профессиональной подготовки и переподготовки руководителей, специалистов и других категорий работников. Оказание дополнительных образовательных услуг осуществляют многие подразделения университетского комплекса ИрГУПС (см. рис. 5):

- Институт дополнительного профессионального образования и отделение повышения квалификации Медицинского колледжа железнодорожного транспорта в городе Иркутске;
- Региональный центр дополнительного профессионального образования Красноярского института железнодорожного транспорта и отделение повышения квалификации Красноярского техникума железнодорожного транспорта;
- Факультет повышения квалификации Забайкальского института железнодорожного транспорта (г. Чита) и отделение повышения квалификации Читинского техникума железнодорожного транспорта;
- Отделение повышения квалификации Улан-Удэнского института железнодорожного транспорта;
- Филиал университета в Улан-Баторе (Монголия).

Университетский комплекс ИрГУПС организует проведение переподготовки, курсов повышения квалификации, семинаров и стажировок по широкому кругу специализаций в области транспорта, строительства, промышленности и других отраслей. Руководители и специалисты проходят обучение как по профильным отраслевым, так и по общим для различных отраслей специализациям, таким как управление персоналом, финансы и экономика, безопасность технологических процессов и др.

В учебном процессе широко используется научный и педагогический потенциал самого молодого транспортного вуза страны, в котором на 49 кафедрах работают 73 профессора и 324 кандидата наук и доцента. Активно участвуют в проведении занятий и делятся своим опытом руководители и ведущие специалисты Восточно-Сибирской, Красноярской и Забайкальской железных дорог – филиалов ОАО «Российские железные дороги», а также других его дочерних и зависимых обществ. К преподаванию привлекаются руководители и специалисты ведущих учебных и научных институтов и организаций, что позволяет повысить практическую направленность и актуальность учебных курсов.

Широкое использование научного потенциала кафедр ИрГУПС, привлечение к проведению занятий ведущих специалистов железнодорожных, строительных предприятий, проектных, научных и других организаций обеспечило активное развитие дополнительного профессионального образования. Только за один 2014 г. по всем программам повышения квалификации и профессиональной переподготовки руководителей и специалистов с высшим образованием обучено 11 529 человек.

Основная часть дополнительных образовательных услуг университета выполняется по договорам с филиалами ОАО «РЖД» и другими транспортными организациями. Наряду с повышением квалификации и переподготовкой руководителей и специалистов с высшим профессиональным образованием, в ИДПО осуществляется подготовка специалистов рабочих профессий для предприятий и организаций. Более 2 500 человек получили одну из сорока восьми рабочих специальностей в 2014 г., и среди них – студенты университета и других учебных заведений, «подопечные» территориальных служб занятости, другие категории слушателей.

Правовое поле, регламентирующее образовательную деятельность вузов, подведомственных ФАЖТ Министерства транспорта РФ, определяется действием федеральных законов и подзаконных правовых актов, отраслевых нормативных документов, приказами и распоряжениями учредителя. Совместное действие нормативных документов определяет круг основных проблем и перспектив развития дополнительного профессионального образования, реализуемого в структурах транспортных вузов.

Основной законодательный акт, определяющий перспективы развития образования в целом и дополнительного образования, – это Федеральный Закон «Об образовании в Российской Федерации» (Принят Государственной Думой 21 декабря 2012 г.). В большей степени регламентирует дополнительное профессиональное образование статья 12, пункты 7, 8 этого закона, определяющая порядок разработки программ дополнительного образования, и статья 76 «Дополнительное профессиональное образование», пункт 6, определяющая содержание образовательной программы.

В результате отмены обязательных требований к государственной аккредитации организаций, осуществляющих образовательную деятельность по программам дополнительного образования, проявилась вероятность «ухода» заказа со стороны основного заказчика к сторонним (нетранспортным, негосударственным, в том числе не имеющим государственной аккредитации) образовательным организациям.

Это обстоятельство нашло отражение в темпах изменения контингента слушателей ИДПО ИрГУПС и других его подразделений, оказывающих дополнительные образовательные услуги (рис. 1).

Темпы роста контингента за период с 2005 г. по 2011 г. составляли от 11 до 20 % в год. За 2014 г. (рис. 1) контингент вырос на 13 % (Иркутск), а по университетскому комплексу всего на 0,9 % (в том числе по всем другим подразделениям и филиалам, осуществляющим обучение по программам дополнительного профессионального образования).

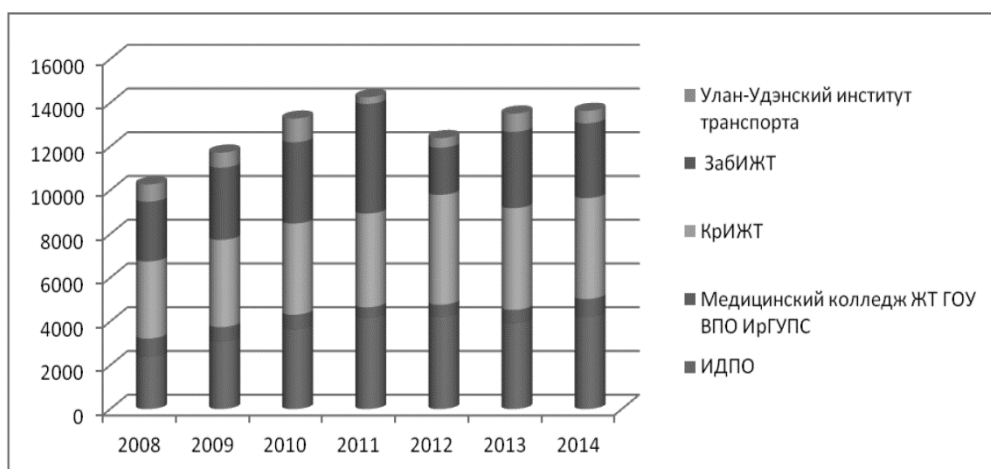


Рис. 1. Изменение контингента слушателей, обучаемых по программам дополнительного образования за 2008–2014 гг. (университетский комплекс «ИрГУПС»)

Противодействовать сложившейся ситуации можно было бы следующим образом:

- Учитывая государственную важность транспортной инфраструктуры, предусмотреть возможность формирования государственных требований к содержанию дополнительных образовательных программ для специалистов по проектированию, строительству и эксплуатации путей сообщения на уровне Федерального агентства железнодорожного транспорта Министерством транспорта в качестве организации-заказчика;
- Рассматривать университеты, подведомственные ФАЖТ Министерства транспорта РФ, как предпочтительных исполнителей по работам и услугам по подготовке кадров, повышению квалификации и профессиональной переподготовке;
- Выработать и реализовывать единую политику в области повышения квалификации и профессиональной переподготовки кадров: сохранить территориальную направленность и привязку к основному транспортному вузу – исполнителю обучения и повышения квалификации руководителей и специалистов региональных (территориальных) дирекций ДЗО и филиалов ОАО «РЖД», т. е. закрепить за университетами и их филиалами ответственность за повышение квалификации в границах полигонов их традиционного влияния;
- Предусмотреть возможность заключения договоров на обучение по долгосрочным дополнительным образовательным программам.

В 2012 г. университетом были получены лицензии по четырем программам дополнительного образования (длительность более 1000 часов):

а) Дополнительные профессиональные образовательные программы для получения дополнительной квалификации (Мастер делового администрирования Master of Business Administration (MBA)).

б) Дополнительные профессиональные образовательные программы для получения дополнительной квалификации (Экономист по международной системе бухгалтерского учета, финансового менеджмента и аудита, переводчик в сфере профессиональных коммуникаций (английский язык)).

в) ИрГУПС предлагает параллельную реализацию программ магистерской подготовки и MBA проект «MBA+Магистр» с получением двух дипломов.

Аналогичную (т. е. негативную с позиции экономического потенциала дополнительных образовательных услуг) роль сыграл и введенный в действие Федеральный Закон «О саморегулируемых организациях» (принят Государственной Думой 16 ноября 2007 года), характер влияния которого на сферу дополнительного профессионального образования ограничивается, в большей степени, усилением конкуренции на рынке образовательных услуг (в соответствии со статьей 12, п. 4). Действие этого ФЗ привело к оттоку слушателей, исторически обучавшихся по программам повышения квалификации, связанным с вопросами проектирования и строительства железных дорог.

Неоднозначно с точки зрения дополнительного профессионального образования следует оценивать действие Федерального Закона «О транспортной безопасности» от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ, статья 2 которого определяет отдельную сферу обучения и повышения квалификации.

С одной стороны, ФЗ позволяет расширить сферу реализуемых программ. В календарных планах предусматривается обучение и повышение квалификации по этим программам, соответствующим новым реалиям бизнеса. Открыты, оснащены и успешно функционируют специализированные лаборатории.

Однако дополнительные затраты, понесенные вузом и его учредителем, несоизмеримы на сегодняшний день с доходами от реализации соответствующих программ: всего за два года затрачено на приобретение оборудования и программного обеспечения около 6 млн рублей. При отсутствии стабильного контингента, обучаемого по программам транспортной безопасности (в 2012 г. были обучены 24 слушателя, в 2013 – 57), и несущественных доходах от этой деятельности (в 2013 г. они составили 285,2 тыс. рублей) понесенные затраты окупятся весьма нескоро.

Для исправления проблем, порожденных в связи со сложившейся ситуацией, нужно сделать следующее:

- нужно сформировать отраслевые требования и регламенты, устанавливающие категории работников и периодичность обучения и повышения квалификации по вопросам транспортной безопасности;
- необходимо в соответствии с установленной категорией слушателей и периодичностью их обязательного обучения по конкретным программам, связанным с реализацией ФЗ «О транспортной безопасности», включать их в календарные планы с указанием программы.

Основополагающими документами развития отрасли железнодорожного транспорта являются «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.» (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р) и «Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте» (в ред. Постановлений Правительства РФ от 20.12.2004 № 811, от 22.07.2009 № 600), утвержденная Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384.

Университет работает в условиях структурных преобразований отрасли заказчика: реформирование, создание новых дирекций и структурных подразделений. Увеличивается объем договорной работы и ее адресность. Только за 2012 год число заключенных договоров на повышение квалификации увеличилось по сравнению с 2011 годом на 110 %.

Основной проблемой при этом является то, что при увеличении количества учебных групп и числа реализуемых программ (в среднем на 46 % в год) затруднено комплектование «полночисленных» групп, обеспечивающих рентабельность работы: средняя численность групп слушателей снизилась с 2004 года на 10–40 % (в зависимости от вида реализуемой программы). Всё это приводит к опережающему снижению доходных поступлений по сравнению с изменением контингента слушателей (рис. 2). Снижение совокупных доходов от этой деятельности по университетскому комплексу составило в 2012 году по отношению к 2011 году 30,3 %, в 2014 по отношению к 2013 доходы увеличились на 5,37 %.

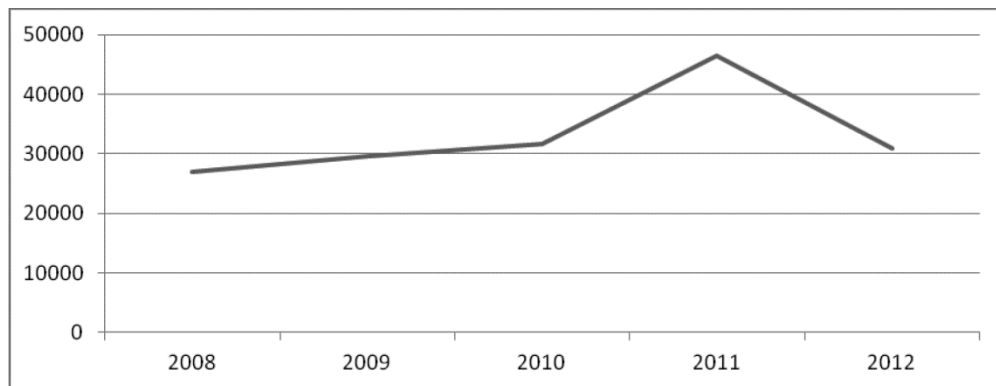


Рис. 2. Снижение доходных поступлений от реализации дополнительных образовательных услуг (ИДПО ИрГУПС)

В соответствии с распоряжением ОАО РЖД № 2745 от 20.12.2011 г. «О порядке размещения заказов на закупку товаров, выполнение работ, оказание услуг для осуществления основных видов деятельности ОАО «РЖД» все договоры заключаются на основании установленных способов размещения заказов (аукцион, конкурс, котировка цен, метод запроса предложения). «Неотработанность» технологии реализации этого распоряжения со стороны заказчика привела к задержке в проведении договорных компаний. Кроме того, часть договоров на повышение квалификации со стороны региональных филиалов

заключается со сторонними (нетранспортными, негосударственными, в том числе образовательными организациями).

Полагаем, что в условиях жесткой конкуренции, учитывая многолетнее плодотворное сотрудничество ОАО «РЖД» и вузов, подведомственных Министерству транспорта РФ, в вопросах повышения квалификации, профессиональной подготовки и переподготовки кадров необходимо сохранить практику заключения единого договора по всем реализуемым программам по сложившейся ранее схеме (календарный график, договор на один год). Договор должен заключаться для обучения, повышения квалификации и предаттестационной подготовки по всем реализуемым программам для руководителей, специалистов и других категорий сотрудников ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ.

В условиях массовой предаттестационной подготовки, осуществляемой университетом по вопросам промышленной безопасности, охраны труда, электробезопасности Приказ от 29 января 2007 г. № 37 «О порядке подготовки и аттестации работников организаций, поднадзорных федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору», существенным образом отразился на процессе и результатах этой деятельности.

Так, в соответствии с п. 5 подготовка может проводиться самостоятельно, но при этом указано, что аттестации специалистов по вопросам безопасности предшествует их подготовка по учебным программам, разработанным с учетом типовых программ, утверждаемых Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору.

Для обеспечения предаттестационной подготовки университетом были разработаны и утверждены в территориальных органах Службы по экологическому, технологическому и атомному надзору соответствующие рабочие программы, закуплены тестовые материалы и обеспечен доступ слушателей к их изучению. В соответствии с п. 10 Постановления, аттестованы преподаватели, работающие по этим программам.

Однако контингент слушателей снижается в соответствии с п. 11 Постановления: «аттестация специалистов проводится в комиссиях организаций, в которых работают аттестуемые (в том числе основных организаций), а также в аттестационных комиссиях Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору (Центральная аттестационная комиссия, территориальные аттестационные комиссии)». На рис. 3, 4 представлена динамика доходов и контингента по предаттестационной подготовке на 1 мая 2013 года по сравнению с тем же периодом 2012 года. Тенденция в филиалах ИрГУПС – аналогична.

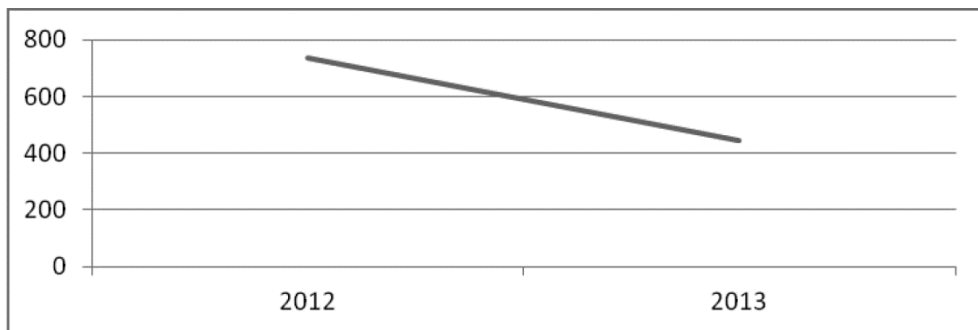


Рис. 3. Динамика доходов от предаттестационной подготовки по вопросам промышленной безопасности (ИДПО «ИрГУПС») на 1 мая 2013 года по сравнению с тем же периодом 2012 года, тыс. руб.

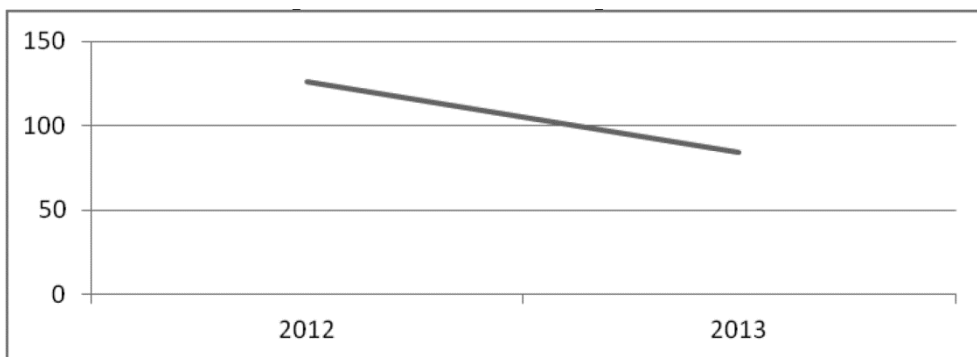


Рис. 4. Динамика контингента, проходящего предаттестационную подготовку по вопросам промышленной безопасности (ИДПО «ИрГУПС») на 1 мая 2013 г. по сравнению с тем же периодом 2012 г., человек

Отсюда вытекают и проблемы, связанные с реализацией Постановления № 37:

- Снижение качества подготовки в случае самоподготовки (до 50 % не проходят аттестацию в компьютерном режиме с первого раза);
- При подготовке в дистанционном режиме остается необходимость очного тестирования;
- Снижение контингента (до 40 %) и доходов от этого вида образовательных услуг (до 33 %).

Происходит сокращение (до 40) объема учебных часов, обусловленное формой предаттестационной подготовки (должно быть не менее 72 час. по программам «Общие требования промышленной безопасности», «Отдельные вопросы промышленной безопасности...» в соответствии с требованиями Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору). Имеют место дополнительные затраты, связанные с приобретением тестовых материалов и их регулярным обновлением: затраты на ПО составили за 2010–2013 гг. 403 635 рублей.

Территориальная «распределённость» филиалов РЖД делает проблематичным аттестацию по месту территориального филиала, особенно при их укрупнении (на базе Красноярского управления).

Много времени занимает процедура согласования аттестационных документов: ориентировочные сроки согласования – от двух недель и более.

Меры противодействия негативным последствиям этих нормативных документов могут быть предприняты только коллективными усилиями «железнодорожных» университетов. Для этого необходимо:

- Сформировать силами университетского сообщества Единые требования к формам и методам предаттестационной подготовки;
- Ввести практику формирования совместных (с предприятиями) аттестационных комиссий;
- Увеличить срок обучения по программам предаттестационной подготовки, особенно для вновь назначенных руководителей и специалистов (программы подготовки по вопросам охраны труда, предаттестационной подготовки по вопросам промышленной безопасности от 72 часов);
- Установить требование обязательности предаттестационной подготовки руководителей и специалистов, включая аттестацию по вопросам промышленной безопасности, охраны труда, электро- и энергобезопасности, экологии и промышленной безопасности.

В соответствии со вступившим в действие с 1 сентября 2013 года ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» принципиально меняется подход к организации дополнительного образования в многофилиальных университетских комплексах. Суть нового подхода заключается в формировании единой распределенной образовательной среды образовательного учреждения. Поэтому принципиально должен измениться подход к лицензированию образовательных программ (в том числе и программ дополнительного образования): лицензии получает университет, а отдельные филиалы не нуждаются в лицензировании и аккредитации своих программ.

Формируемая образовательная среда ФГБОУ ВПО «ИрГУПС» включает территориальные филиалы высшего и среднего профессионального образования (рис. 5), а также лицейские классы и подготовительные курсы, организуемые на базе школ (рис. 6).



Рис. 5. Филиальная структура университетского комплекса ФГБОУ ВПО «ИрГУПС»



Рис. 6. Центры профориентационной работы ФГБОУ ВПО «ИрГУПС»

Таким образом, появляется реальная возможность расширить круг слушателей программ дополнительного образования, приблизить к территориальным филиалам и линейным предприятиям не только программы, реализуемые дистанционно, но и «аудиторные» программы.

Реализация такого конкурентного преимущества, как территориально распределенная структура управления, осуществляется в большей степени при наличии отраслевых стандартов обучения, таких как Стандарт ОАО «Российские железные дороги» СТО РЖД 1.15.011-2010. Стандартом однозначно определены требования к обучающим организациям, область ответственности обучающих организаций, а также требования к содержанию программ и порядку и технологии их освоения. Наличие отраслевых стандартизирующих документов является предпосылкой для общественной аккредитации учебных программ, рассматриваемой как ближайшая перспектива трансформации аккредитационной деятельности для университетов.

УДК 37.035.6

В.В. Михайлов, О.А. Харитонова*

О РАБОТЕ ПО ФОРМИРОВАНИЮ ПАТРИОТИЧЕСКОГО И ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОГО СОЗНАНИЯ У СТУДЕНЧЕСКОЙ МОЛОДЕЖИ ИРКУТСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

В статье затрагиваются вопросы организации воспитательной работы в Иркутском государственном университете путей сообщения. Главное внимание уделено организации мероприятий гражданско-правового характера, нацеленным на воспитание у студенчества чувства сопричастности к русской духовной культуре.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: патриотическое воспитание, воспитательная работа, культурно-массовые мероприятия, культурное творчество студенчества.

V.V. Mihaylov, O.A. Haritonova

THE WORK ON THE FORMATION OF PATRIOTIC AND CIVIL CONSCIOUSNESS AMONG STUDENTS OF IRKUTSK STATE UNIVERSITY OF RAILWAYS

The paper addresses the issues of organization of educational work at the Irkutsk State University of Railways. The main attention is paid to the organization of activities of civil nature, aimed at instilling in students a sense of belonging to the Russian spiritual culture.

KEYWORDS: patriotic upbringing, educational work, cultural events, cultural creativity of students.

В Иркутском государственном университете путей сообщения патриотическое воспитание построено на парадигме российского государственного патриотизма – идеологии объединения и консолидации всего российского общества, всех граждан страны с разными взглядами, традициями и культурой, направленной на практическую реализацию в государственной политике

** Михайлов Виктор Викторович, кандидат исторических наук, проректор по внеучебной и воспитательной работе Иркутского государственного университета путей сообщения;*

Харитонова Ольга Александровна, инженер отдела внеучебной и воспитательной работы Иркутского государственного университета путей сообщения.

национально-государственных интересов России, интересов ее народа и каждого гражданина.

На практике патриотическое воспитание реализуется через систему мероприятий, посвященных празднованию побед русского оружия над врагами Отечества, а также мероприятий, формирующих осознанное, бережное отношение к природе, Байкалу, русскому языку, российской многонациональной культуре, причастность к социальной жизни страны, города Иркутска, железной дороги, самого университета и его факультетов, поддержание народных, нравственных, корпоративных традиций, готовность к активному сотрудничеству для развития университета, родного края и России в целом – то есть любовь к Родине во всех ее малых и великих ипостасях. Одной из важных задач патриотического воспитания является формирование у студентов понимания того, что многонациональность нашей страны, многообразие национально-этнических культур и их взаимное проникновение, в том числе в Иркутской области, способствуют материальному и духовному прогрессу общества.

В 2014–2015 гг. работа всех подразделений университета проводилась в соответствии с Концепциями и Программами правового и патриотического воспитания и была посвящена Году российской культуры, 700-летию со времени рождения преподобного Сергия Радонежского, 100-летию начала Первой мировой войны, 70-летию освобождения Ленинграда от блокады, 80-летию Восточно-Сибирской железной дороги, 40-летию с начала строительства БАМа. В 2015 г. главной темой стал 70-летний юбилей Победы СССР над фашистской Германией.

На кафедрах гуманитарного цикла – «Философия и социальные науки», «Таможенное дело и правоведение», «Русский язык», «Иностранные языки» – традиционными являются мероприятия по формированию у студентов чувства патриотизма, проводимые преподавателями и в процессе учебных занятий, и во внеучебное время.

Большой вклад в патриотическое воспитание и образование студентов вносят преподаватели кафедры ФиСН. В курсе истории преподаватели представляют отечественную историю как науку о человеке, обществе и российском государстве на протяжении всего его развития. Все темы лекций, семинарских занятий направлены на формирование у студентов глубоких знаний об истории Родины, составляющих основу их убеждений и осознанного поведения. Возрождая одну из лучших российских военных традиций, в 1995 г. был принят закон «О днях воинской славы (победных днях) России», в список которых вошли наиболее выдающиеся события военной истории как дооктябрьского, так и советского периода – дни побед русского оружия, сыгравших решающую роль в истории России. Эти даты обязательно отмечаются в университете – в учебном процессе или специальными мероприятиями. Широко освещаются вопросы и дискуссионные проблемы истории ВОВ.

В курсах социальных наук рассматриваются общетеоретические вопросы гуманизма и патриотизма, различные стороны национальных культур, их самобытный колорит и объединение в единую культуру России, соотношение

национального и интернационального, места и роли России в истории мировых цивилизаций и другие вопросы.

Кафедра «Русский язык» вносит свой вклад в патриотическое воспитание через формирование языковой грамотности и осознанного бережного отношения к русскому языку, через проникновение в смысл произведений русских писателей и поэтов, через участие студентов (в том числе иностранных) в праздниках, событиях, составляющих традиции русской и российской культуры.

Кафедра «Иностранные языки» формирует понимание различия и общности языковых культур мира, умение включаться в культуру другого народа и объяснять традиции российской культуры на иностранном языке.

Кафедра «Таможенное дело и правоведение» проводит мероприятия гражданско-патриотического направления, посвященные государственным праздникам (День Победы, День России, День единства, День Конституции).

Традиционно кафедры гуманитарного цикла проводят учебные занятия в музее истории университета и тематические семинары в рамках учебных дисциплин «История», «Культурология» в музеях города: краеведческом, художественном, в доме-музее Волконских, музее декабристов, музее-ледоколе «Ангара», Иркутском областном архитектурно-этнографическом музее «Тальцы», Байкальском лимнологическом музее (пос. Листвянка). Так, за 2014–2015 учебный год были проведены более 200 мероприятий патриотического и гражданско-правового характера. Они сложились в отдельные комплексы мероприятий.

Традиционно в университете проводится комплекс мероприятий патриотической направленности, целью которых является сохранение и развитие патриотических и духовно-нравственных традиций университета. Ко Дню Защитника Отечества были организованы и проведены мероприятия, привлекающие внимание ко всем воинским победам России, цель которых – помочь студентам осознать причастность к защите Отечества всех поколений России. Были устроены, в частности:

- праздничный концерт «Поднимется Россия» Иркутского городского Театра народной драмы для студентов университета (18.02.14, 300 чел.);
- участие в торжественных встречах с ветеранами войны в Афганистане и ветеранами трех войн (12 и 19 февраля 2014 года) и в торжественном митинге, посвященном 25-летию вывода войск из Афганистана (15.02.14);
- Беседа «День защитника Отечества: история праздника и день сегодняшний» – (февраль, кафедра ФиСН, 50 чел.);
- День воинской славы России – прорыв блокады Ленинграда. Выставка-память «Мы защищали Ленинград!». Видеоинформация у выставки (с 20 января по 28 февраля, библиотека, 42 чел.);

К 25-летию вывода советских войск из Афганистана также было устроено много разных мероприятий, и, в частности, проведен «Круглый стол» на тему «Мы помним», прошла встреча с воинами-афганцами: Ю.Б. Тюпышевым,

Ю.В. Бочковым, В.А. Журавлевым, с преподавателем ИрГУПС В.А. Чичкалюком. Были проведены «Вечер патриотической песни», прошли торжественные вечера на факультетах ФТС, МЛиТД и СЖД. Подобные мероприятия были организованы в общежитиях университета.

Внутригрупповые и межгрупповые мероприятия были организованы кафедрой иностранных языков, усилиями преподавателей которой были проведены беседы для иностранных студентов, посвящённые празднованию Дня Защитника Отечества. К 110-летию с начала боевых действий Русско-японской войны (1904–1905 гг.) в музее была размещена выставка-экспозиция «Солдаты Отечества», в которой уделялось особое внимание воспитанию чувства патриотизма современной молодежи. К 100-летию начала Первой мировой войны был проведен целый комплекс мероприятий: лекции и семинары, круглые столы по темам «Новое вооружение в Первой мировой войне», «Идеологическая подготовка Первой мировой войны», «Дискуссия о претензиях России на турецкие территории в годы Первой мировой войны». Активное участие в проведении этих мероприятий приняли Н.И. Дятлова, Ю.А. Петрушин, В.Г. Третьяков В.Г., В.Н. Воронцов.

Традиционно весьма насыщена в университете программа мероприятий по празднованию Дня Победы. Так, в 2014 г. университет активно участвовал в студенческой акции «Спасибо деду за Победу» (сбор сведений о родных студентов – ветеранах Великой Отечественной войны), в возложении венков к Вечному огню. В вузе как обычно прошла встреча с нашими ветеранами, с Надеждой Георгиевной Руденко, Александром Павловичем Грядовым, участниками Великой Отечественной войны и ветеранами ИрГУПС. В библиотеке были организованы тематические выставки ко дню Победы; книжная выставка-память «Победный май», фотовыставка «Великой Победе посвящается...». Были проведены спортивные состязания и эстафеты факультетов ТС и СОТ. В вузе прошел конкурс стенгазет, посвященных 70-летию Победы.

Задолго в ИрГУПСе приступили к подготовке мероприятий по празднованию юбилея Победы в 2015 г. Заранее был подготовлен специальный выпуск журнала «Культура. Наука. Образование», материалы которого раскрывали самые разные страницы истории Великой войны. В апреле – мае по отдельному плану были проведены мероприятия, посвященные 70-летию Победы в Великой Отечественной войне: организовано посещение студентами спектаклей Иркутского драматического театра им Н.П. Охлопкова и музыкального театра им. Загурского, студенческий актив университета и творческие коллективы приняли активное участие в торжественном открытии Всероссийской акции «Георгиевская ленточка», в выступлениях на открытых концертных площадках города. Встречи с ветеранами, студенческие конкурсы, спортивные мероприятия, тематические беседы и другие подобные мероприятия привлекали пристальное внимание работников и студентов ИрГУПС вплоть до начала экзаменационной сессии.

В ИрГУПСе сформировался целый комплекс культурных мероприятий патриотической направленности. В университете поддерживается традиция празднования российских, региональных и народных праздников, сохранения

многонациональной российской культуры, развитие дружеских и культурных контактов студентов разных стран и народностей. В связи с объявленным Годом российской культуры уделялось особое внимание знанию и пониманию у современной молодежи культурных, национальных, общероссийских культурных традиций, воспитанию чувства гордости за многонациональную культуру России.

Так, в 2014 г. организовано участие творческих коллективов и студенческого актива университета во Всероссийской акции единого действия, посвященной празднованию Дня славянской письменности и культуры в Иркутске, в концерте вместе с ансамблем народной песни «Ижица», эстрадной студией «Театр песни», ансамблем танца «Экспрессия» участвовал вокальный ансамбль иностранных студентов «Солнечная Монголия», который пел песни на русском языке и вызвал бурные овации зрителей.

В карнавале ко Дню города среди организаций Иркутска прошли группы национальных центров в народных костюмах, исполняя национальные танцы. В акции ко Дню России «Живой флаг» в единой колонне шли люди всех конфессий и народностей России, в День народного единства уже традиционно студенты с горожанами танцевали в кругу бурятский ёхор и водили русский хоровод.

Творческие коллективы университета активно участвуют в городских культурных мероприятиях: состоялись выступления ансамбля народной песни «Ижица» в музее «Тальцы» с концертной программой «Троица», выступления в концертной программе выставки «Русь православная» и в концертной программе архитектурно-этнического музея «Тальцы» ко Дню пожилого человека.

В традиционные для университета Дни русской духовности и культуры ИрГУПС в рамках областного фестиваля «Сияние России» отделом культурно-просветительской работы библиотеки и кафедрами гуманитарного цикла проведены встреча с представителями творческой интеллигенции России – писателями, поэтами, заслуженными деятелями культуры. Делегацию гостей студенты и сотрудники университета встречали хлебом-солью. В этом году у нас в гостях были: Бондаренко Владимир Григорьевич (г. Москва) – литературный критик, публицист, заместитель главного редактора газеты «Завтра», Тюленев Игорь Николаевич (г. Пермь) – поэт, секретарь Правления Союза писателей России, лауреат литературных премий, Дмитриев Сергей Николаевич (г. Москва) – поэт, фотохудожник, путешественник, а также члены Иркутской писательской организации и Дома союза художников Скиф Владимир Петрович, Балков Ким Николаевич, Писарев Сергей Юрьевич. В большом читальном зале библиотеки университета собрались более ста студентов и преподавателей, ценители культуры и искусства. Встреча прошла в очень теплой и дружественной атмосфере. Все присутствующие, в завершение встречи, проводили гостей бурными аплодисментами, а в знак благодарности деятели культуры подарили библиотеке свои книги.

Значительный интерес вызвала у студентов книжная выставка к 200-летию со дня рождения русского поэта М.Ю. Лермонтова «Взгляни, как мой

спокоен взор...». А к 700-летию со времени рождения преподобного Сергия Радонежского (1314–1392 гг.) состоялась встреча с отцом Евгением (Прохоровым) «Сергий Радонежский – чудотворец и просветитель». Преподобный Сергий – монах русской церкви, основатель Троицкого монастыря под Москвой, величайший подвижник земли русской. О его рождении, детских годах, монашеской и общественной жизни, об основании монастырей и благословлении русского народа на Куликовскую битву поведал отец Евгений. Этой юбилейной дате была посвящена выставка-экспозиция «Всея России чудотворец» и книжная выставка-экспозиция «Духовное солнце России», где были представлены книги о святом не только из фонда библиотеки ИрГУПС, но и библиотеки прихода С. Радонежского.

В рамках областного фестиваля «Сияние России» и ко Дню Байкала была оформлена персональная выставочная экспозиция «Большой Байкальский пленэр» С.Ю. Писарева, члена Союза художников России. В конце сентября состоялось открытие выставки. В удивительном цвете рисует художник знакомые пейзажи Приангарья. Тема озера Байкал занимает особое место в его творчестве. В картинах «Рыбацкий поселок», «Хужирский пирс», «Вид на малый Байкал», «Чивыркуйский пейзаж» Байкал предстает перед нами неповторимый и загадочный. С. Писарев заметил, что «Байкал всегда разный, и чтобы немного прочувствовать его, нужно жить с ним не день-два, а хотя бы несколько месяцев. А потом то, что ты увидел, проанализировать и пропустить через себя». Сегодня художник является автором и руководителем проекта «Большой Байкальский пленэр», который проводится на острове Ольхон и привлекает художников со всей России. Сергеем Писаревым была дана видеoinформация для ТВ ИрГУПС.

Традиционно фестиваль «Сияние России» посвящен обзору произведений современной русской литературы, отражающей духовное состояние общества. И в этом году, как и в предыдущих, речь шла об истинных духовных ценностях, о путях России, о ее месте в мире.

К объявленному Году российской культуры в ИрГУПСе были проведены:

- Лекция-беседа «Символы славянской азбуки» на факультетах СЖД и ТС;
- Беседа «2014 год – Год культуры в России»;
- Оформление стендов «2014 год – год культуры России», «205 лет со дня рождения Н.В. Гоголя», «110 лет со дня рождения Н.А. Островского», «200 лет со дня рождения М.Ю. Лермонтова»;
- Встреча с начальником отдела этноконфессиональных отношений по Иркутской области С.В. Коноваловой «Толерантность – диалог культур»;
- Выставка-экспозиция «Мы разные, но мы вместе»;
- Открытый семинар «Выдающиеся граждане России»;
- Экскурсия студентов ФСЖД в деревню Харанцы о. Ольхон.

Отделом по внеучебной и воспитательной работе, музеем истории ИрГУПС, кафедрами гуманитарного цикла были организованы: экскурсии факультетов в Иркутский областной архитектурно-этнографический музей «Тальцы», Байкальский лимнологический музей, организован ряд экскурсий в Музейную студию краеведческого музея для иностранных студентов с участием в праздновании «Сагаалган», в краеведческий музей на празднование Масленицы, в музей ИрГУПС, в исторический центр Иркутска, экскурсия монгольских студентов на Детскую железную дорогу и на оз. Байкал. Все эти экскурсии не только нацелены на изучение истории, культуры, традиций России, Иркутской области и города Иркутска, но и позволяют студентам разных национальностей почувствовать и понять, что все национальности и народности России равноправны, интересны и важны для общей российской истории и культуры, что многонациональная культура России появилась в процессе сплочения людей в ответ на вызовы разных времен.

В университете накоплен значительный опыт по проведению культурно-массовых мероприятий, посвященных празднованию Масленицы, с участием ансамбля «Узорочье», в котором активно участвуют иностранные студенты.

Отделением иностранных студентов проводятся «Новый год Вьетнама» и вечера, посвященные Дню независимости Монголии, в которых принимали участие и российские студенты.

В октябре 2014 г. состоялись ежегодные «Есенинские чтения», на которых русские и монгольские студенты рассказывали о жизни и творчестве Сергея Есенина, читали его произведения и пели песни на его стихи.

К 225-летию со дня рождения декабриста С.Г. Волконского в тесном сотрудничестве отдела культурно-просветительской работы библиотеки ИрГУПС с домом-музеем Волконских и музеем декабристов были проведены выставка-экспозиция из дома-музея Волконских «Испытание Сибирью», встреча с научным сотрудником дома-музея Волконских Н.Ф. Мусобировой «Сиятельный каторжанин». «В потомках ваше племя оживет» – выставка, посвященная восстанию декабристов на Сенатской площади.

Для формирования активной жизненной позиции молодежи большое значение имеют вопросы формирования новой политической системы современной России. Эти проблемы широко освещались в курсах «Истории». Воспитание культуры гражданственности осуществлялось в процессе преподавания политологии и права. Преподавателями кафедры ТДиП проведены: 2 беседы со студентами ко Дню народного единства, круглый стол по вопросам Конституции. На факультете МЛиТД прошла встреча студентов со старшим помощником прокурора Свердловского района, а также реализовывался проект «Выборы», завершение которого было посвящено Дню Конституции.

Студенты университета участвовали:

- в Олимпиаде по избирательному праву среди вузов Иркутска;
- в 3-й межрегиональной научно-практической конференции «Общество и выборы: пути развития избирательной системы России».

Продолжил работу студенческий дискуссионный клуб «Диалог» по проблемам политики, культуры и т. д. под руководством доцента кафедры

«ФиСН» Г.В. Копыловой. На заседаниях клуба, темы которых выбирают сами студенты, обсуждаются подготовленные студенческие доклады или тезисы по интересующим молодежь вопросам, споры бывают горячими, но в результате важно достичь понимания и хотя бы минимального согласия между участниками клуба – так студенты учатся вести переговоры и понимать политические события. В 2014 г. в рамках клуба проведены следующие мероприятия:

- Диспут «Философско-этические проблемы в творчестве Шекспира»;
- Беседа «Образы и смыслы в сонетах У. Шекспира»;
- Диспут «Имидж современного специалиста: какой он?»;
- Круглый стол «Формирование гражданской и патриотической позиции студенческой молодежи»;
- Круглый стол «Молодежь и политика»;
- Круглый стол «Оранжевые революции»;
- Круглый стол «Есть такие партии в России»;
- Круглый стол «Цветные революции: путь к демократии?».

Также свою гражданскую позицию и политическое мировоззрение студенты могли проявить в ходе митингов администрации Иркутска и ИрГУПС в поддержку Крыма. Актив профкома студентов традиционно участвовал в городском шествии, посвященном Дню солидарности трудящихся.

Навстречу выборам в городскую Думу в университете была проведена работа совместно с Иркутской городской № 4 территориальной избирательной комиссией – на факультетах проведены беседы об электоральной активности, о важности каждого голоса на выборах, студенты участвовали в работе избирательной комиссии.

С целью правовой грамотности студентов, профилактики нарушений общественного правопорядка и норм поведения в университете организуется комплекс мероприятий. В начале учебного года традиционно проводится «Неделя правовой грамотности и профилактики правонарушений среди студентов 1-го курса». Первокурсников всех факультетов ознакомили с нормами, правилами и традициями, принятыми в университете, приказами ректора о запрещении ненормативной лексики, о режиме курения и корпоративном стиле одежды в университете, студентов предупредили о территориальных и правовых опасностях, которые могут случаться при адаптации к студенческой жизни, а также о правовых последствиях каких-либо действий с наркотиками. В течение недели с первокурсниками всех факультетов работали преподаватели кафедры «Правоведение», сотрудник Управления ФСКН РФ по Иркутской области совместно с кабинетом профилактики социально-негативных явлений ОВиВР.

На факультетах в течение учебного года заместителями деканов по ВР проводилась большая работа по профилактике правонарушений. Проведены несколько собраний в общежитиях «Формирование студсоветов» и «Правила проживания в общежитии», рейды отряда правопорядка, встречи с представителями МВД и прокуратуры. По отдельному графику проводились посещения студенческих общежитий кураторами, заместителями деканов факультетов

для проверки соблюдения прав и обязанностей студентов университета, выявлялись и решались конфликтные ситуации.

С целью предупреждения конфликтов на этноконфессиональной почве, воспитания толерантности у студентов университета ОКПР библиотеки проведены встреча с начальником отдела этноконфессиональных отношений по Иркутской области С.В. Коноваловой «Толерантность – диалог культур» и выставка-экспозиция «Мы разные, но мы вместе». Студенты показали достаточно высокий уровень осведомленности в этих вопросах, задавали вопросы по существу, с интересом слушали ответы и остались очень довольны конструктивным диалогом со специалистом.

Таким образом, система воспитательной деятельности (в том числе – патриотического и гражданско-правового воспитания) в ИрГУПС развивается, затрагивая все виды и направления работы со студенчеством – мировоззренческое, духовно-нравственное, историко-патриотическое, психологическое, научное, эстетическое, правовое, трудовое, профилактическое. Особое внимание уделяется созданию культурно-развивающей среды, направленной на творческое саморазвитие и самореализацию личности, условий для развития духовности и гражданственности.

УДК 378:334

М.Ю. Богатов*

**РОЛЬ ИРКУТСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
В СТРАТЕГИЧЕСКОМ ПАРТНЕРСТВЕ
С ТРАНСПОРТНЫМИ ВУЗАМИ И ОРГАНИЗАЦИЯМИ
ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН**

В статье рассматриваются международные связи Иркутского государственного университета путей сообщения. Главное внимание уделяется вопросам обучения иностранных студентов и создания совместных образовательных программ.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: международное сотрудничество, международные образовательные программы, иностранные студенты.

M.Yu. Bogatov

**THE ROLE OF THE IRKUTSK STATE UNIVERSITY
OF RAILWAYS IN A STRATEGIC PARTNERSHIP
WITH TRANSPORT INSTITUTIONS AND ORGANIZATIONS
OF FOREIGN COUNTRIES**

The article deals with the international relations of Irkutsk State University of Railways. The main attention is paid to the education of foreign students and creating joint educational programs.

KEYWORDS: international cooperation, international education programs, foreign students.

Международное сотрудничество является неотъемлемой составляющей деятельности Иркутского государственного университета путей сообщения, важным инструментом в деле обеспечения качественного образования и его соответствия международным образовательным стандартам. Цель международной деятельности университета – добиться признания международных организаций, фондов, ассоциаций, образовательных и научных центров. ИрГУПС является активным участником международного образовательного процесса. За последние годы международное сотрудничество университета вышло

* *Богатов Максим Юрьевич, кандидат политических наук, начальник управления международного сотрудничества ИрГУПС*

на уровень стратегического партнерства с транспортными университетами и предприятиями Азии и Европы.

В настоящее время университет сотрудничает с 21 зарубежным вузом и международными организациями из 7 стран мира.

ИрГУПС ежегодно расширяет международные связи с вузами, предприятиями и организациями стран ближнего и дальнего зарубежья. Так, за последние три года университет подписал 13 международных договоров о научно-техническом сотрудничестве с вузами и учреждениями Казахстана, Китая, Кореи, Монголии, Польши, Франции и Швейцарии:

1. Даляньский транспортный университет (ДГТУ), г. Далянь, КНР, май, 2013 г.
2. Корейский национальный университет транспорта, Республика Корея, апрель 2013 г.
3. Институт медицинских технологий Государственного университета медицинских наук Монголии, г. Улан-Батор, Монголия, май 2013 г.
4. Европейский университет, Швейцария, апрель 2013 г.
5. Центральный госпиталь Улан-Баторской железной дороги, г. Улан-Батор, Монголия, декабрь 2013 г.
6. Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта, г. Днепропетровск, Украина, сентябрь 2013 г.
7. Федеральный институт исследований снега и лавин, г. Давос-Дорф, Швейцария.
8. Строительный политехнический колледж им. Тлейхана, г. Улан-Батор, Монголия, май 2014 г.
9. Казахская академия транспорта и коммуникаций имени М. Тынышпаева, г. Алма-Ата, Республика Казахстан, 2014 г.
10. Чангвонмунсонский университет, г. Чангвон, Республика Корея, июнь 2014 г.
11. Международный университет логистики и транспорта, г. Вроцлав, Польша, июнь 2014 г.
12. Иркутская региональная культурно-просветительская общественная организация «Альянс Франсез-Иркутск», 10 февраля 2015 г.
13. Нанькинский институт железнодорожных технологий, г. Нанькин, КНР, июнь 2015 г.

Взаимовыгодное сотрудничество университета с зарубежьем осуществляется через:

- международные форумы различного формата (от онлайн-конференций до крупномасштабных научно-практических мероприятий);
- обучение иностранных студентов и аспирантов;
- участие в международных ассоциациях и фондах;
- совместные образовательные программы;
- летние и зимние языковые курсы и школы;
- краткосрочные и долгосрочные языковые курсы;
- преддипломные практики и стажировки;
- обучение в магистратуре/аспирантуре вуза-партнера;

- участие в научно-образовательных программах;
- обмен преподавателями и специалистами ИрГУПС с зарубежными вузами-партнерами для чтения лекций в соответствии с образовательными программами;
- публикации работ в научных журналах зарубежных вузов-партнеров.

В силу своего географического расположения Иркутский государственный университет путей сообщения уделяет особое внимание развитию партнерства с вузами, предприятиями и организациями Китая, Кореи и Монголии.

Восточно-китайский и Даляньский транспортные университеты, Тяньцзиньский университет науки и технологии совместно с ИрГУПС осуществляют и совершенствуют совместные образовательные программы. Университеты ежегодно обмениваются студентами и преподавателями для прохождения стажировок.

Трудно переоценить важность деловых отношений, сложившихся за 10 лет с Тяньцзиньским университетом науки и технологии, поскольку г. Тяньцзинь расположен в «свободной экономической зоне». Он является «площадкой» для отработки принципов инноваций и модернизации в структурах свободной экономической зоны, подготовки специалистов, ориентированных на работу в условиях экономических инноваций, и развития открытого сотрудничества с Россией, Сибирью и Иркутской областью.

В этой связи конкретизация форм совместного обучения с получением двойных дипломов и владением несколькими иностранными языками рассматривается как инициатива по повышению качества высшего образования, использованию положительного опыта, накопленного вузами в целях обеспечения и реализации российской экономической политики по модернизации внутренних и международных отношений.

В марте 2012 г. студенты ИрГУПС впервые приступили к занятиям, проводимым на английском языке в ТУНТ по целевому блоку следующих экономических дисциплин: иностранные инвестиции, стратегия управления рынком, финансы и аудит, финансовое право. Ряд предметов студенты слушают совместно со студентами стран Юго-Восточной Азии, Европы и США. С 2012 по 2014 гг. в ТУНТ прошли обучение 57 студентов ИрГУПС.

В 2013 году Иркутским государственным университетом путей сообщения совместно с Тяньцзиньским университетом науки и технологии был проведён набор студентов по программе двойных дипломов по специальности «Финансы и антикризисное регулирование».

За последние два года в вузах Китайской Народной Республики и Республики Корея прошли стажировки по специальности на английском языке более 80 студентов ИрГУПС.

Так, например, в Корейском национальном транспортном университете темы 2-недельной стажировки были тесно связаны с будущей специальностью студентов: «Международные стандарты качества на железнодорожном транспорте», «Маркетинг и логистика», «Международные инженерные инфраструктуры на железнодорожном транспорте» и т. д., что является значимым приме-

ром использования международного сотрудничества в развитии образовательного процесса двух университетов-партнеров.

Развивая международные связи, университет активно привлекает своих преподавателей, специалистов и студентов к организации и участию в международных научно-практических форумах как на базе ИрГУПС, так и за рубежом.

В 2013–2014 гг. в ИрГУПС было проведено 5 международных научно-практических конференций и семинаров. Особое место в развитии международных связей занимает Международный симпозиум по инновациям и обеспечению безопасности современных железных дорог. Российский и китайский транспортные университеты активно сотрудничают по одной из актуальных тематик железнодорожной отрасли – инновациям, что дает возможность не только организовывать эффективную совместную работу двух государственных профильных вузов, но и позволяет сблизить наши позиции в информационном пространстве современных наукоемких прорывных технологий.

В сентябре 2014 г. в ИрГУПС прошёл Четвертый международный симпозиум «Инновации и обеспечение безопасности эксплуатации современных железных дорог». В симпозиуме приняли участие более 30 иностранных специалистов из КНР. В ходе работы Международного симпозиума удалось обозначить приоритеты развития железнодорожного транспорта на ближайшую перспективу, ориентированную на поиск новых «окон возможностей» с акцентом на основные направления: машиностроение, перевозки, логистика, транспортная инфраструктура и т. д. По итогам работы симпозиума был издан сборник трудов российских и китайских преподавателей и специалистов.

Первый Международный российско-корейский семинар по проблемам и перспективам Евразийской железнодорожной магистрали состоялся 28 марта 2015 г. на базе ИрГУПС. В работе семинара приняли участие ведущие специалисты и преподаватели технических вузов и организаций, представляющих железные дороги Республики Корея: Корейского Агентства по развитию инфраструктурных технологий, Управления железнодорожной сетью Кореи, Сеульского национального университета науки и технологии, Корейского Института развития, а также специалисты Забайкальского края и сотрудники Иркутского научного центра СО РАН. В рамках мероприятия обсуждались актуальные проблемы железнодорожного строительства, перспективные направления железнодорожной магистрали в Европе и Азии, затрагивающие всех участников рынка перевозок: промышленные предприятия, транспортные и логистические компании, производителей вагонов и локомотивов.

Организация и участие в международных форумах придает новый импульс благоприятному сотрудничеству организаций в области науки, образования и деловых отношений, что, в свою очередь, позволяет сверить позиции, улучшить взаимопонимание в выполнении новых проектов по оптимизации перевозочного процесса, модернизации транспортной инфраструктуры, привлечении инвестиций, производству современного подвижного состава, что, несомненно, послужит делу развития железных дорог России и Республики Корея.

В 2014 г. в Восточно-Китайском транспортном университете прошла ежегодная Летняя школа на тему: «Логистический менеджмент в формировании транснациональных коридоров». С 2011 г. по 2014 г. в работе школы приняли участие 49 студентов, преподавателей ИрГУПС и китайского вуза-партнера. В 2015 г. тематика школы затронет вопросы обеспечения безопасности перевозок и охраны окружающей среды.

Участвуя в работе школ, студенты получают навыки владения английским языком и знания в области логистического менеджмента, и этот бесценный опыт, безусловно, пригодится им в дальнейшей учебе и работе по специальности.

В 2013/2014 учебном году по всем формам обучения выехали за рубеж более 50 студентов ИрГУПС. Из них 8 человек выехали на обучение за счет государственных стипендий, выделенных правительством КНР.

В свою очередь ИрГУПС принял более 40 представителей зарубежных организаций, возглавляемых руководителями.

Девять лет (с 2006 г.) успешно работает совместная обменная программа ИрГУПС и Восточно-Китайского транспортного университета, где в основе формы организации учебного процесса успешно используется кредитно-модульная система, основывающаяся на единстве модульных технологий обучения и зачетных кредитов как единиц измерения учебной нагрузки студента. Данная система учитывает все виды работ студента, предусмотренные в индивидуальном плане: аудиторную (лекции, практические и семинарские занятия), самостоятельную работу, подготовку к экзаменам, выступления на конференциях). Преподавание в вузах-партнерах в течение трех месяцев ведется на английском языке. В экономическом блоке проводятся семинарские и практические занятия по вопросам исследования рынка, стратегии его управления, маркетинга, ведению коммерческих переговоров, управления продаж, финансов и аудита, основам иностранных инвестиций, макроэкономики. В техническом блоке – по проблемам строительной механики, инженерной геологии, изыскания и строительства железных дорог, строительных материалов, программного обеспечения, в блоке естественных наук внимание уделяется различным разделам высшей математики, физики. По результатам обучения студенты сдают зачеты, экзамены, проходят тестирование. По завершении учебы все участники обменной программы обязаны выступить на ежегодной международной студенческой конференции с докладом по специальности в соавторстве с научным руководителем вуза-партнера. При положительной аттестации студенты получают сертификаты вуза-партнера об окончании образовательной программы обмена. Российские и китайские студенты получают опыт обучения за рубежом, становятся увереннее в себе, значительно повышают профессиональный уровень и уровень владения иностранными языками. Обменные программы позволяют молодым людям оценить свои возможности и находить свое место в современном мире.

Заметно развиваются партнерские связи с европейскими вузами. В августе 2014 г. Иркутский государственный университет путей сообщения посетила делегация университета Западной Шотландии во главе с директором науч-

ной школы университета господином Саббиром Ахмедом. По результатам работы делегации Шотландского университета было подписано соглашение об открытии новой образовательной программы.

В 2014/2015 учебном году предварительно произведен набор студентов для участия в совместной магистерской программе ИрГУПС и университета Западной Шотландии по направлению «Международный менеджмент». Срок обучения – 2 года. Язык обучения и проведения аттестации – английский. Примерная стоимость – 2 тысячи фунтов стерлингов. По окончании обучения выпускнику будет присвоена степень «Магистр Международного менеджмента».

Высшие учебные заведения и организации Монголии являются надежными и уважаемыми партнерами ИрГУПС в осуществлении задач, поставленных современным обществом перед российскими образовательными учреждениями.

В 1992 г. ИрГУПС подписал договор с Российско-Монгольским ОАО «Улан-Баторская железная дорога» о подготовке национальных кадров Монголии. За истекшие годы по программе подготовки специалистов путевки в жизнь получили 248 граждан Монголии, из них 182 – выпускники дневной и 53 – заочной формы обучения. В настоящее время в ИрГУПС с 1 по 5 курс обучается 96 студентов по очной форме и 55 – по заочной формам обучения, 29 слушателей на подготовительном отделении и 12 аспирантов граждан Монголии.

В соответствии с планом целевой подготовки монгольских специалистов по железнодорожным специальностям УБЖД и ИрГУПС организуют довузовскую подготовку выпускников монгольских школ по общеобразовательным предметам и русскому языку. Университет разрабатывает и внедряет программы дополнительного образования по направлениям, которые являются актуальными для железнодорожной отрасли Монголии; развивают инновационную деятельность в научно-технической сфере, ориентированную на социально-экономическое развитие Монголии. Ежегодно Улан-Баторская железная дорога направляет своих специалистов и преподавателей Улан-Баторского железнодорожного института в Институт дополнительного профессионального образования ИрГУПС на курсы повышения квалификации и стажировку по образовательной программе, утвержденной ректором А.П. Хоменко и начальником ВСЖД – филиала ОАО «РЖД» В.Ф. Фроловым. С 2012 года на курсах повышения квалификации в ИрГУПС обучались 200 граждан Монголии.

С целью развития образовательного сотрудничества с Монголией по программе региона, в частности, развития академической мобильности студентов, ИрГУПС организует зимние и летние школы русского языка «Добро пожаловать в Иркутск!». Работа первой зимней школы состоялась с 14 по 23 января 2013 г.

Международная деятельность вуза приобретает все большую важность по множеству причин, и прежде всего в связи с активным участием России в Болонском процессе; интеграционными процессами отечественного академи-

ческого сообщества в международное; реализацией многих сложившихся международных стандартов деятельности.

Один из важнейших показателей для определения рейтинга вуза – это обучение иностранных студентов. Количественный анализ численности иностранных студентов (кроме стран Содружества Независимых Государств (далее – СНГ)), обучающихся в университете по образовательным программам бакалавриата, специалитета и магистратуры, показывает, что доля иностранных студентов составляет в среднем 2 % от общего числа студентов. Следует отметить, что количество иностранных студентов из стран СНГ, обучающихся по образовательным программам бакалавриата, специалитета и магистратуры, в несколько раз меньше количества студентов из стран дальнего зарубежья.

Численность студентов, обучающихся по очной форме обучения по образовательным программам бакалавриата, специалитета, магистратуры, прошедших обучение за рубежом не менее семестра (триместра), увеличивается за счёт развития обменных программ включённой (встроенной) формы обучения, а также внедрения и расширения программ двойного дипломирования.

УДК 069.1

О. М. Бобылева, М.В. Петрушина, В.Ф. Стексов*

МУЗЕЙ ИСТОРИИ ИРГУПС

Авторы рассматривают историю музея Иркутского государственного университета путей сообщения. Главное внимание уделено содержанию экспозиций музея, отражающих процесс развития вуза.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: музей истории университета, экспозиция, музейный экспонат, фотовыставка.

O. M. Bobyleva, M.V. Petrushina, V.F. Steksov

HISTORY MUSEUM OF IRGUPS

The authors examine the history of the museum of the Irkutsk State University of Railways. The focus is removed content expositions of the museum, reflecting the development of the university.

KEYWORDS: Museum of History of the University, the exhibition, a museum piece, a photo exhibition.

Музей истории нашего вуза был открыт в мае 1985 г. Первой заведующей была Клавдия Ефремовна Пороховая. Музей располагался в небольшой аудитории, в которой проходили заседания учёного совета. В 1999 г. из-за строительных работ музей закрыли.

Между тем, институт расширялся, строились новые корпуса. И в 2001-м году под музей было выделено другое помещение. Новую экспозицию музея истории университета путей сообщения строили заведующая музеем, кандидат исторических наук Ольга Михайловна Бобылева и художник-дизайнер Людмила Борисовна Блинова.

Открытие состоялось в октябре 2002 года.

* **Бобылева Ольга Михайловна**, кандидат исторических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения;

Петрушина Марина Владимировна, заведующая музеем Иркутского государственного университета путей сообщения;

Стексов Владимир Федорович, сотрудник музея Иркутского государственного университета путей сообщения

В музее хранятся экспонаты, рассказывающие об истории молодого вуза. Среди них и уникальные предметы, и настоящие раритеты. Например, инженерная складная линейка 1943 года выпуска, подаренная музеем ветераном войны А.П. Грядовым. История появления этой линейки в военное время такова: известный генерал армии Александр Васильевич Горбатов приехал с проверкой в войска и попросил офицеров показать справочники. Показывать было нечего: бумага в военное время была в дефиците и справочники были пущены на письма и самокрутки. Тогда генерал сказал, что будет такой справочник, «который вы не искурите». Так появилась в годы войны линейка-справочник. С одной стороны на ней указаны расстояния в сантиметрах, с другой – в дюймах, стрелками указаны различные данные, например: ширина гусеницы танка Т-70, ширина ж.-д. немецких путей и другое. С обратной стороны линейки – справочные данные, такие как: взрывание мостов (способ взрыва огневой), разрушение танков, необходимые размеры прогонов и настилов балочных мостов, минимальная толщина льда в см для переправы, предельная глубина брода, защитные толщии стен (см), подрывание кирпичных стен – и многое-многое другое. Линейка выпущена заводом № 492 НКАП СССР, а печать на ней справочных данных выполнена Полиграфкомбинатом им. В.М. Молотова (способ НИИ ОГИЗа).



Рядом с линейкой в витрине стоит необычный настольный прибор (подставка для письменных принадлежностей), сделанный вручную из гильз снарядов. Его подарили на 20-летие однополчане Грядову Александру Павловичу, служившему в разведоте в годы Великой Отечественной войны.

В разделе «Начало железнодорожного образования в Иркутске» представлены старинные экспонаты начала XX века: фонарь вагонный, фонарь осмотра, сигнальная дудка, кусок рельса 1904 года выпуска.

Тему старинных экспонатов поддерживает модель первого отечественного паровоза Черепановых, выполненная нашим выпускником Сергеем Сергеевым. Чтобы достоверно выполнить эту модель, С. Сергеев специально ездил в Петербург в Центральный музей железнодорожного транспорта. Модель паровоза Черепановых выполнена в масштабе 1: 2.



Живой интерес, конечно же, вызывает действующий макет железной дороги, сделанный руками школьников, занимавшихся в конце 90-х годов в кружке технического моделирования на Детской железной дороге. На макете представлены основные железнодорожные объекты: ж.-д. мост, горка, тоннель, пассажирская станция, грузовая станция, пересечение автомобильной и железной дорог (опускается шлагбаум). При помощи пульта управления (почти такого же, как у дежурного по станции) можно переключить сигналы, перевести стрелки и, самое главное, привести в движение два «поезда» – пассажирский и грузовой. Макет – самый большой экспонат музея, его длина более 11 метров.

Есть в музее и ещё один необычный объект, собранный в 1986 г. аспирантом ИриИТ, нашим выпускником В.А. Поцаким из деталей электрической печи и холодильника: части компьютера на базе РК-86 (блок питания, программатор, клавиатура, процессор).

С этими и другими интересными экспонатами знакомятся на экскурсиях студенты первого курса всех факультетов, школьники Иркутска и Иркутской области, гости университета. Для студентов проводится подробная экскурсия по истории нашего вуза.

Первый раздел экспозиции музея посвящён истории железнодорожного образования в городе Иркутске, а также истории создания института. Это фотографии зданий Иркутского филиала НИИЖТа, фото первых выпускников, Указ 1975-го года об организации Иркутского института инженеров железнодорожного транспорта.

Фотографии ректоров, проректоров ИриИТ – ИрГУПС, их личные вещи и документы рассказывают об истории становления и развития вуза. Ключ от нового здания института, ставшего университетом, также хранится в музее.

Большой раздел музейной экспозиции посвящён выпускникам, ведь именно они являются гордостью университета и приумножают славу наших преподавателей. Имена лучших студентов и преподавателей внесены в книгу почёта «Золотой фонд ИрГУПС», хранящуюся в музее.

Истории каждого факультета посвящён свой стенд. Документы, фотографии и артефакты рассказывают о деканах, кафедрах и традициях факультета.



В отдельной витрине хранятся форма четвёртого ректора ИриИТ Леонида Петровича Суркова, при котором было построено новое здание вуза, и форменная одежда студента железнодорожного вуза 80-х годов.

За большую научно-исследовательскую работу в 1988 и в 1990 году коллектив ИриИТ был награжден серебряными медалями Выставки достижений

народного хозяйства (разработка регулируемых установок Компенсации реактивной мощности) и удостоен Государственной премии СССР (1988 год, разработка технологии получения высокопрочной стали и электродов). Главным направлением научных исследований являлось и является совершенствование транспортных систем для работы в условиях Восточной Сибири. На стендах, посвящённых науке, представлены авторские свидетельства и патенты, полученные учёными нашего вуза и внедрённые на железной дороге. Это и износоустойчивые рельсы, стрелочные переводы для горных участков и низких температур, автоматический стояночный тормоз, системы автоматического затормаживания секций электровозов и другие масштабные решения, защищённые патентами.

В благодарной памяти человечества живет беспримерный подвиг народа в годы Великой Отечественной войны. Одиннадцать преподавателей и сотрудников ИрИИТ защищали Родину с оружием в руках. Даже после ухода на заслуженный отдых они продолжали принимать активное участие в жизни вуза, в патриотическом воспитании студентов. Часть экспозиции музея посвящена ветеранам войны и труда.





куртка командира ССО 80-х годов XX в. Сергея Черных и куртка командира ССО 2010 года Фёдора Уварова показывают нам связь поколений и связь времён.

Яркая творческая жизнь студентов отражена фрагментами спектаклей, танцевальных и вокальных номеров, выступлений КВН, фотографиями агитпоезда, грамотами, афишами Студенческого клуба ИрИИТ – ИрГУПС.

Выставочная деятельность музея не ограничивается пространством выставочного зала. Музей шагает в пространство университета: какие-либо тематически важные или интересные темы представлены переносными стендами, настенными выставками и выставками в стеклянных витринах. Например: фотовыставка «Строительство Кругобайкальской железной дороги» – первый этаж корпуса Б, выставка «ССО «Байкал» – Сочи 2010–2013 гг.» – на 5-м этаже в переходе из корпуса А в корпус Д, стендовые выставки «Юность, опалённая войной», «Великой победе посвящается», «Генерал Карбышев», «100 лет фотографии» (инженерный состав депо станции Иннокентьевская 1913 года) и другие.

Благодаря тесному сотрудничеству с Музеем декабристов, музей представлял в нашем университете выставку «Воинская слава России» к 200-летию Отечественной войны 1812 года.

Также через наш музей осуществляется сотрудничество университета с Иркутским областным художественным музеем им. В.П. Сукачева, с музеем «Экспериментарий». Студенты ИрГУПС имеют возможность бесплатно посещать эти музеи и ознакомиться с историей города Иркутска.

Музей сохраняет информацию, архивно-исторические ценности за всю историю существования ИрИИТ – ИрГУПС.

Музейные экспонаты других стендов рассказывают о международных связях вуза, о его многочисленных спортивных достижениях (легкоатлеты и спортсмены других дисциплин ИрИИТ являлись серебряными призёрами олимпийских игр, победителями Кубка мира, чемпионами СССР и Европы, чемпионами Спартакиад народов РСФСР, победителями Всемирных соревнований железнодорожников).

Об уже 40-летней истории студенческих строительных отрядов ИрИИТ – ИрГУПС (первые ССО «Путеец» и «Экспресс» работали на строительстве «Малого БАМа» в 1975 году), их достижениях, интересной жизни можно узнать из экспозиции стенда ССО. Висящие рядом

УДК 378(02)

Г.И. Белькова*

ПЕРВЫЕ КНИГИ СТУДЕНТОВ ИРИИТА

В статье дается краткий обзор учебников и учебных пособий, по которым учились первые студенты ИРИИТа.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: учебники, учебные издания, библиотека, студенты, специализированные издательства, ИРИИТ, редкий фонд.

G.I. Belkova

THE FIRST BOOKS OF STUDENTS IRIIT

The article gives a brief overview of textbooks and teaching aids, which the students learned first IrIITa.

KEYWORDS: textbooks, publications, library, students, specialized publishing IrIIT rare fund

Редкий фонд библиотеки представляет читателям в преддверии юбилея вуза большую книжную экспозицию «По этим книгам учились первые студенты ИРИИТа». В 1955 г. в Иркутске создается учебно-консультационный пункт Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТ). Заведующим этим пунктом был назначен лектор политотдела Восточно-Сибирской железной дороги Василий Семенович Дорошенко. В 1960 г. учебно-консультационный пункт становится филиалом Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта, а в 1961 г. официально открывается при нем учебная библиотека со штатной единицей – первым библиотекарем Галиной Михайловной Луковниковой. За это время Василию Семеновичу удастся создать основную материальную базу, без которой невозможно было бы построить общежитие для студентов, подобрать кадры для будущего вуза. Наконец, в 1975 г. на базе филиала НИИЖТа рождается ИРИИТ.

Небольшой библиотечный фонд располагался в одной комнатке, к тому времени насчитывал 1 898 книг и состоял в основном из учебников, учебных

* *Белькова Галина Ивановна, заведующая сектором редкой книги библиотеки Иркутского государственного университета путей сообщения*

пособий, методических разработок, выпущенных издательствами «Трансжелдориздат», «Редбюро Трансмаш» «Главлокомотив». Комплектовался книжный фонд библиотеки в те годы профильной учебной литературой посылками из вузов ХабиЖТА, ВЗИИТА, а позднее НИИЖТа. Об этом свидетельствуют библиотечные штампы головных вузов на книгах. Общее число читателей составляло 289 человек. Основные направления в работе библиотеки определялись задачами учебного, научного процесса и воспитательной работы среди студентов.

Расскажем лишь о некоторых изданиях. Наш раритет, который мы бережно храним в редком фонде, – двухтомник со схемами узлов паровоза и отдельными специальными приложениями «Товарные паровозы 0-5-0 серии Эм», «Пассажирский паровоз 1-3-1 серии С» – издания 1936 г. Добротно изданный в коленкоровом переплете, он и сегодня смотрится очень хорошо. По нему учились самые первые студенты Восточно-Сибирского института инженеров железнодорожного транспорта, открытого в Иркутске в 1932 г. В институте готовили инженеров-путейцев и инженеров-паровозников (в 1934 г. институт перевели в Новосибирск).

Самым читаемым, судя по книжному формуляру, был учебник, написанный А.М. Бабичковым и В.Ф. Егорченко «Тяга поездов (паровая, электрическая, тепловозная)» 1955 г. издания. Надо отметить, что Валентин Филиппович Егорченко был доктором технических наук, профессором, генерал-директором тяги III ранга, являлся одним из основоположников научной школы теории тяги поездов, применявшейся при составлении графиков движения. Руководил комплексными испытаниями паровозов, внедрял новые методы автосцепки и автоматических тормозов. Он автор ряда научных трудов по тяге поездов, автотормозным системам. В учебном курсе «Тяга поездов» он приводит в пример передовые методы как научных, так и производственных разработок в улучшении использования мощности локомотивов.

В аннотации учебного пособия «Участковые станции» для студентов-заочников писалось: «Учитывая, что в научно-технических библиотеках по месту жительства не всегда имеются справочные материалы, необходимые для разработки курсовых и дипломных проектов по дисциплине «Железнодорожные станции и узлы», а также дипломных проектов студентами специальности «Эксплуатация железных дорог», в данном пособии приводятся справочные нормативные показатели, взятые из официальных источников (инструкций, справочников, технических условий). Здесь вы найдете также данные о стоимости работ по сооружению и развитию железнодорожных станций и узлов, основные размеры стрелочных переводов, нормы амортизационных отчислений по основным устройствам железнодорожного транспорта».

Интересен учебник, изданный в 1954 г. под редакцией профессора П.В. Бартенева «Железнодорожные станции и узлы». Он был основным учебником для студентов-движенцев. В предисловии автор писал: «Настоящий учебник представляет собой систематическое изложение основ теории и практики проектирования станций и узлов и расчета их пропускной способности». Рекомендовался для студентов железнодорожных специальностей.

Но есть в фонде и такие книги, как «Справочное пособие по проектированию паровозов», написанное не ученым с мировым именем, а инженером-практиком. Так, конструктор И.И. Сулимцев из паровозно-конструкторского бюро Коломенского завода специально для студентов втузов и техникумов составил такой краткий справочник, ссылаясь на то, что в отечественной литературе имеется много монографий и учебных пособий, посвященных отдельным вопросам паровозостроения, но совершенно недостаточно справочников, основанных на практике паровозостроительных заводов. Помещенный в данном пособии материал является проверенным и необходимым в практической работе инженера. Конструкторское бюро всегда было школой отечественных конструкторов-паровозников. Своим творческим трудом этот коллектив создал лучшие образцы отечественных паровозов. К слову сказать, последний паровоз был построен в 1956 г. на Коломенском паровозном заводе имени В.В. Куйбышева. На ВСЖД до 1974 г. 14 паровозов работали во всех отделениях дороги.

Первое издание учебника «Советские тепловозы» вышло в 1954 г. тиражом 4 000 экземпляров в твердом переплете с блинтовым тиснением, выполненным художником А.Л. Бельским. При написании книги были использованы материалы Харьковского тепловозостроительного завода, Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта Министерства путей сообщения (ЦНИИ), завода динамо имени С.М. Кирова, Харьковского электромашиностроительного завода имени И.В. Сталина. Авторы издания поставили себе задачу в настоящей книге дать читателям не только общие сведения об отечественном тепловозном парке, но и объяснить процессы, происходящие в различных механизмах тепловоза, и показать работу этих механизмов. При этом рассматривались конструкции советских тепловозов, изготавливаемых в настоящее время нашей промышленностью.

Так, благодаря главному инженеру Главного управления по ремонту подвижного состава и производству запасных частей МПС Б.К. Тетереву появился новый учебник «Организация производства на тепловозоремонтных заводах». Рецензент издания доктор технических наук Н.А. Малоземов дал высокую оценку данному учебнику.

ИрГУПС – вуз технический, и самые главные предметы в нем – математика и физика. Большой популярностью у студентов всех курсов пользовался учебник «Курс интегрального исчисления» авторов К. Поссе и И. Привалова. Данное издание допущено Всесоюзным Комитетом по делам высшей школы при СНК СССР и издано в 1939 г. В книге содержится полный курс интегрального исчисления в объеме, необходимом для втузов, есть разделы дифференциальных уравнений и рядов Фурье.

Методическое пособие Ю.И. Бармина «Математическое программирование для решения задач железнодорожного транспорта», изданное в 1983 году, проливает свет на историю появления отдельной математической дисциплины, появившейся в 1939 г., когда выдающийся советский математик Л.В. Кантарович предложил решение одной из задач линейного программирования – задачи о рациональном раскрое материала. Затем комплекс проблем и

методов оформился в виде отдельной математической дисциплины. «В настоящее время, – пишет автор, – нет такого учебника, который отвечал бы возросшим требованиям, предъявляемым к практике внедрения математических методов и ЭВМ. Цель пособия – помочь студенту разобраться в идеях математического программирования».

Многие из учебников и учебных пособий, вышедшие до 1955 г., утверждались Главным управлением высшего образования Министерства культуры СССР, а с 11 июня 1963 г. стали выходить с грифами Главного Управления учебными заведениями МПС, которое имело свое специализированное издательство «Трансжелдориздат» переименованное в 2002 году в «Маршрут». На всех учебниках были грифы «Учебник написан по программе курса материаловедения для инженерно-экономических специальностей железнодорожного транспорта». Или «Утверждено Главным управлением учебными заведениями МПС в качестве учебника для вузов железнодорожного транспорта». Многие учебные издания выходили с приложениями схем, чертежей, рисунков в высоком полиграфическом исполнении.

Не одно поколение студентов ириитовцев и иргупсовцев факультета «Электроэнергетика на железнодорожном транспорте» обращаются к нестареющему учебнику «Токи короткого замыкания», подписанному к печати 29 сентября 1937 г. (Данное издание в одном экземпляре и находится в большом читальном зале). Автор данного учебника С.А. Ульянов. Основное внимание он уделяет вопросам методики вычисления токов и напряжений при коротких замыканиях в трехфазных установках и сетях высокого напряжения. Материал, относящийся к протеканию процесса внезапного короткого замыкания в трансформаторах, синхронных и асинхронных машинах. Автор стремился все наиболее принципиальные разделы иллюстрировать достаточным количеством числовых примеров. Причем умышленно, чтобы не усложнять вычислительной работы, схемы для примеров принимались относительно несложной конфигурации. В указателе литературы приведены лишь те источники на русском языке, которые позволяют читателю углубиться в изучение заинтересовавшего его вопроса, изложенного в данной книге более кратко. Данное издание утверждено ГУУЗ НКТП в качестве учебника, курс которого читается в энергетических, железнодорожных втузах для студентов, специализирующихся в областях: производство, передача, преобразование и распределение электрической энергии. В соответствии с этой программой для данного курса на лекции предусматривается 36 часов. Автор искренне надеялся, что настоящая книга послужит полезным пособием для инженеров-электриков в их практической деятельности.

Первый труд по вопросу эксплуатации железнодорожных туннелей, являющийся своего рода энциклопедией и описанием содержания и работы в туннелях с некоторыми выводами общего и частного порядка, вышел в свет в 1934 г. В предисловии к своей книге «Эксплуатация железнодорожных туннелей» профессор М.И. Евдокимов-Рокотовский писал: «В нашей технической литературе очень мало изданий по железнодорожным туннелям, причем все они в основном касаются вопросов строительства и расчетов обделок и совсем

не уделяют внимания эксплуатации, ремонту и реконструкции такого рода сооружений. Если обратиться к иностранной технической литературе, то и там мы не найдем специальных руководств по эксплуатации железнодорожных туннелей, хотя есть дельные журнальные статьи. Собрать и систематизировать все эти статьи до сих пор еще никто не ставил себе задачей, и ряд ценных материалов и указаний остаются разрозненными и являются достоянием немногих инженеров, которые обладают знаниями соответствующих языков. Данное издание не может претендовать на то, чтобы считаться исчерпывающим и полным руководством по вопросам эксплуатации железнодорожных туннелей. Но это не уменьшает ценности ее как материала, собранного автором из иностранной и русской литературы за ряд лет и пополненного на основании собственного опыта практической работы на наших железных дорогах. Здесь даются описания того, что имело место в разных условиях в разных туннелях во всех странах мира. Данная книга, поможет получить известное представление о том, что происходит в железнодорожных туннелях в разных условиях их залегания и содержания, и есть возможность для ряда случаев, какие встретятся на практике, подыскать, хотя бы в первом приближении, подходящее решение или же найти отправную точку для дальнейших действий».

Сегодня наш вуз невозможно представить без факультета «Экономика и финансы», который был открыт в 2003 г. Первый учебник, по которому готовились студенты 50–60х годов к экзаменам и зачетам, назывался «Финансирование железных дорог», изданный в 1954 г., автором которого был кандидата экономических наук Н.Г. Винниченко. В учебнике были изложены основы организации и принципы хозрасчета на железнодорожном транспорте, система финансирования железных дорог и их предприятий, принципы управления основными и оборотными средствами. Учебник был написан специально к дисциплине, преподаваемой в железнодорожных вузах и техникумах «Хозрасчет и финансирование железных дорог». Для того времени тема эта была актуальной и злободневной. В послевоенные годы на хозрасчет были переведены основные предприятия во всех отраслях железнодорожного транспорта и укреплен хозрасчет там, где он был осуществлен ранее. Предоставление хозрасчетному предприятию большей хозяйственной самостоятельности является основой дальнейшего улучшения системы управления транспортом. Так писалось в предисловии данного издания.

Одними из первых начали публиковать свои труды по экономике железнодорожного транспорта в советский период ученые Н.Г. Винниченко, М.Г. Трубихин, Ю.И. Колдомасов, С.П. Мигаль.

Зачитана до дыр, – так можно сказать о вводной лекции к изучению курса «Экономика железнодорожного транспорта» для студентов-заочников, составленной кандидатом технических наук, доцентом А.Г. Напорко и изданной в 1961 г. ВЗИИТом. Все важные разделы лекции подчеркнуты чернилами, на полях 8-й страницы имеется надпись: «преподаватель злой».

Помимо учебных изданий, в редком фонде хранятся ученые труды ВЗИИТ, ХабИИЖТа, НИИЖТа. Все эти издания стали редкостью, единственные экземпляры бережно содержатся в редком фонде.

На сегодняшний день фонд библиотеки насчитывает более 4 326 тысяч экземпляров, книжным собранием пользуются около 9 500 читателей. Библиотека располагается на площади, превышающей 1 000 м². Она является одним из ведущих структурных подразделений университета, обеспечивает литературой и информацией учебно-воспитательный процесс и научные исследования.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Дорошенко В.С.* Не стареют душой ветераны: ветераны войны / В.С. Дорошенко // Дорога к признанию – Иркутск, 2005. – С. 232–241.
2. Устремленный в будущее / Иркут. гос. ун-т путей сообщений. ; ред. А.П. Хоменко [и др.]. – Иркутск : ИрГУПС, 2010. – 200 с.

УДК 378.147

Т.А. Скопинцева, О.А. Терехова*

ОПЫТ ПРАКТИЧЕСКОЙ РЕАЛИЗАЦИИ НЕКОТОРЫХ АКТУАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ КОНЦЕПТОВ В ИрГУПСЕ

Подводится промежуточный итог научно-методической и учебной работы кафедры «Иностранные языки» Иркутского государственного университета путей сообщения в условиях изменения образовательной парадигмы.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: иностранный язык, содержание образования, мета-предметность, личностная ориентированность, непрерывность, индивидуализация, формы учебного взаимодействия, компетенции, неязыковой вуз, ИрГУПС, Интернет-технологии.

T.A. Skopintseva, O.A. Terehova

THE EXPERIENCE OF THE PRACTICAL IMPLEMENTATION OF CERTAIN CONCEPTS IN THE CURRENT EDUCATIONAL IRGUPS

Preliminary results of Irkutsk State Transport University Foreign Languages Chair teaching activity in educational changing paradigm are observed.

KEYWORDS: foreign language, learning content, interdisciplinary character of education, personal orientation, continuity, individualization, learning interactional patterns, competence, non-linguistic institution, Irkutsk State Transport University, Internet technologies.

Подготовка современного инженера транспорта – сложный, многогранный процесс. Требования к подготовке специалиста кардинальным образом меняются в условиях развития инновационной производственной среды. Умения профессионального иноязычного общения, навыки повседневного офисного общения, ведения деловых переговоров, бизнес-презентаций, деловой переписки, составление деловых документов становятся неотъемлемой частью модели успешного специалиста. Наиболее ценными становятся личные каче-

* **Скопинцева Татьяна Анатольевна**, кандидат филол. наук, зав.кафедрой иностранных языков Иркутского государственного университета путей сообщения; **Терехова Ольга Александровна**, кандидат филол. наук, доцент Иркутского университета путей сообщения.

ства выпускника вуза – активность, целеустремленность, способность адаптироваться к меняющимся условиям производства и рынка с помощью полученных знаний. С самого начала своего существования кафедра иностранных языков ИрГУПС вела работу по развитию личности студента средствами иностранного языка.

Содержание высшего образования подлежит существенному пересмотру в последние годы. Процесс модернизации высшего образования, активно проводимый в нашей стране, делает приоритетной задачу обеспечения качества и управления качеством. Качество образования непосредственным образом сказывается на результатах обучения. Введение нового подхода к системе образования в целом потребовало поиска инноваций в построении содержания планов и учебных программ учебных дисциплин и формах учебного взаимодействия.

Реформы высшего образования последних лет, нацеленные на создание новых и воспроизводство уже имеющихся методов обучения, по своему качеству отвечающих современным требованиям, ставят перед преподавателями высшей школы конкретные задачи. К таким задачам можно отнести обеспечение адекватности содержания и технологий языковой подготовки современным компетентностным требованиям; развитие форм непрерывного лингвистического образования как механизма обеспечения потребностей динамично развивающегося общества и экономики, а также повышение уровня включенности российского лингвистического образования в мировое образовательное пространство [1]. Владение одним или несколькими иностранными языками становится насущной потребностью для специалистов, стремящихся быть конкурентно-способными на рынке труда.

Задачи вузовского курса обучения иностранному языку определяются коммуникативными и познавательными потребностями студентов, соответственно цель курса заключается в приобретении общей, коммуникативной и профессиональной компетенций. Успешность овладения студентами вуза иностранными языками напрямую связана с качеством учебных материалов, используемых в учебном процессе. На кафедре «Иностранные языки» ИрГУПС разработаны учебно-методические комплексы по всем ведущим специальностям вуза, как инженерным, так и специальностям гуманитарного направления. Такие комплексы включают рабочие учебные программы; указания на основную, дополнительную и справочную литературу; вариативные дидактические материалы, используемые на занятиях; аудиоматериалы, видеоматериалы, компьютерные обучающие программы, материалы для самостоятельной работы студента и многое другое. Учебно-методические материалы, разрабатываемые преподавателями кафедры в соответствии с рабочими программами дисциплины «Иностранный язык», стали основой для учебных и учебно-методических пособий, выпущенных кафедрой. Указанные комплексы предназначены для студентов очной и заочной форм обучения.

В процессе работы над организацией содержания обучения иностранным языкам при переходе от «знаниевой» к «компетентностной» парадигме кафедры ориентируется на реализацию таких актуальных концептов современ-

ного образования, как метапредметность, личностная ориентированность, непрерывность и индивидуализация обучения.

Так, принцип метапредметности проявляется в том, что обучающийся получает профессиональные предметные знания, которые пригодятся ему в будущем, посредством иностранного языка. Иностранный язык, его формы, структуры и лексический состав перестает являться собственно дидактической целью. На первый план выходит иноязычная профессиональная коммуникация. В процессе подготовки обучения студент получает опыт работы в медиапространстве, учится критически осмысливать имеющийся материал, творчески организовывать его в своих целях. Например, в процессе презентации доклада на иностранном языке приобретается опыт публичного выступления с информацией профессионального характера. Значение этого опыта трудно переоценить.

Принцип личностной ориентированности реализуется в том, что студент выполняет работу самостоятельно и с учетом своих интересов и потребностей. Возможность работы в паре или микрогруппе позволяет сконцентрироваться на ответе. Как показывают наблюдения, качество ответов при интерактивных видах деятельности, таких как структурирование и воспроизводство диалога, участие в ролевой игре, разбор кейсов, остается достаточно высоким.

Принцип индивидуализированного обучения реализуется, главным образом, в вариативности заданий для самостоятельной работы. Успех учебно-познавательной исследовательской деятельности студентов в основном обеспечивается правильным планированием видов и форм заданий, использованием эффективных систем заданий, а также умелым руководством этой деятельностью со стороны преподавателя. Непрерывность учебного диалогического взаимодействия между преподавателем и студентами позволяет говорить о продолжении тенденции к студентоориентированному образованию в целом.

Обучение иностранным языкам в неязыковом вузе имеет ряд особенностей, которые необходимо учитывать при организации учебного процесса. Например, тот факт, что иностранный язык не входит в число профилирующих предметов, заставляет преподавателей иностранного языка изыскивать способы превращения изучения иностранного языка в привлекательный для студентов вид деятельности и изыскивать нетрадиционные средства обучения. Студенты, обучающиеся техническим специальностям, как правило, имеют опыт работы с компьютером и чувствуют себя комфортно при работе с компьютерными обучающими программами по иностранным языкам. Таким образом, вопросы теоретического и методического обеспечения внедрения информационных и коммуникационных технологий в систему инновационного иноязычного образования, использования информационных и коммуникационных технологий при организации учебно-познавательной самостоятельности и студентов-лингвистов и организации контроля и самоконтроля уровня обученности студентов иноязычному общению становятся наиболее актуальными в работе кафедры.

Современная среда общения студенческой молодежи имеет тенденцию к смещению в виртуальное пространство со своими коммуникативными и сти-

листическими особенностями. Задача педагога состоит в том, чтобы апеллировать к культурным ценностям, делать последние неотъемлемой составляющей учебного процесса.

Преподаватели активно используют возможности социальных сетей в организации самостоятельной работы студентов в процессе обучения английскому языку. Презентации созданных в образовательных целях учебных страниц Facebook убеждают в эффективности данного электронного образовательного ресурса.

Педагогами кафедры была создана авторская проектная методика, позволяющая организовать самостоятельную работу студентов с интернет-ресурсами в целях создания учебного блога виртуальной компании.

При обучении иностранным языкам студентов технических вузов необходим особый подход к отбору учебных материалов, поскольку ограниченное количество учебных часов иностранного языка, предусмотренных программой, не позволяет сделать культурологическую составляющую учебного материала достаточно обширной. Когда мы говорим о культурологической составляющей, то имеем в виду работу в русле социокультурного подхода в преподавании иностранным языкам. По мнению разработчиков концепции направленности современного языкового образования на соизучение иностранного языка и культур В.В. Сафоновой, социокультурное образование становится эффективным, когда оно осуществляется по принципу расширяющегося круга соизучаемых культур с ориентацией на диалог культур как философию образования и стиль жизни личности [2].

Одной из задач этого направления является ознакомление аудитории с достижениями культуры стран изучаемого языка. С другой стороны, в рамках формирования и развития межкультурной иноязычной компетенции студентам полезно приобрести опыт изучения российской истории и культуры средством иностранного языка. Важным источником знаний о богатствах родной культуры являются краеведческие материалы, которые могут стать элементом, апеллирующим к национальным чувствам обучаемых, повышающим эмоциональный фон иноязычного общения, что, в конечном итоге, ведет к повышению эффективности обучения иностранному языку.

При использовании краеведческого материала преподаватели кафедры стараются придерживаться индивидуального подхода, учитывающего интересы и склонности студентов. Предлагаемые формы учебной работы – подготовка докладов, виртуальных экскурсий, экскурсий по городским достопримечательностям, а также компьютерных презентаций для выступлений на «круглых столах», семинарах и конференциях внутри студенческой группы, на университетском и городском уровнях.

Среди тем, изучаемых в рамках курса английского языка у студентов технических специальностей ИрГУПС, можно отметить темы, при работе с которыми использование краеведческих материалов наиболее уместно. Это такие темы как:

Мой университет;

Мой родной город;

Байкал – жемчужина Сибири;
Транссибирская магистраль: история и современность;
Байкало-Амурская железная дорога;
Российские железные дороги.

При работе над темой «Мой университет» студенты делятся на две группы. Одна из групп готовит материалы об ИрГУПСе, а другая – об университетах Великобритании и США. Студенческие доклады сопровождаются компьютерными презентациями. Во время завершающего занятия студенты сравнивают возможности родного и зарубежных вузов. Большой объем материалов краеведческого направления используется студентами при подготовке сообщений по теме «Мой родной город».

Работая над темой «Байкал – жемчужина Сибири», студенты не только создают компьютерные презентации с живописнейшими видами этого уникального озера, но и подбирают музыкальное сопровождение к ним. Выше мы говорили, что культурные феномены могут быть представлены вербальными и невербальными текстами. Работа с темой Байкала наглядно показывает, как гармонично вписываются невербальные тексты в освоение краеведческого материала.

Много времени, как аудиторного, так и в рамках самостоятельной работы студентов, отводится теме «Российские железные дороги». В рамках этой макротемы рассматриваются, например, такие частные вопросы, как «Детская железная дорога» – некоторые студенты до поступления в университет работали на детской железной дороге и могут поделиться своими воспоминаниями; «Восточно-Сибирская железная дорога», материалы о которой могут быть найдены в местных печатных изданиях, а также при общении с работниками ВСЖД во время работы в студенческих строительных отрядах проводников пассажирских вагонов, у многих студентов родители – работники ВСЖД. Таким образом, учебная тема становится «живой», принадлежащей к реальности, в которой живет студент. Практика проведения занятий в подобной форме показывает, что учет личностных образовательных целей интересов и особенностей развития познавательных способностей позволяет решить и проблему мотивации к обучению. Создаются условия, способствующие возникновению у обучающихся актуальной потребности в приобретении знаний, овладении способами их использования, влияющими на формирование умений и навыков творческой деятельности.

Одной из важных проблем в обучении иностранным языкам в вузе является проблема создания фонда адекватных оценочных средств. Применительно к иностранным языкам оценка сформированности у студента искомых компетенций может носить творческий характер, что и было продемонстрировано преподавателями кафедры иностранных языков. С 2012 года на кафедре «Иностранные языки» проводится научно-методический эксперимент по замене экзамена в традиционной форме на экзамен с применением интерактивных методов и информационно-коммуникативных технологий.

Подводя предварительные результаты апробации новых форм учебного взаимодействия и организации содержания обучения иностранным языкам,

можно отметить их безусловное соответствие заявленным принципам метапредметности, личностной ориентированности, индивидуализации и непрерывности образования.

Иностранный язык становится важным инструментом ориентирования обучающихся в интернет и медиaprостранстве, а также средством профессионального и учебного общения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Гореликов Л.А., Лисицына Т.А.* Язык образования и образование языка – инновационный императив России XXI века / под ред. д. социол. н. А.Л. Гаврикова. – Великий Новгород : Изд-во НовГУ, 2008.
2. *Сафонова В.В.* Изучение языков международного общения в контексте диалога культур и цивилизаций. – В. : Истоки, 1996.

УДК 021

С.М. Солянова*

УНИВЕРСИТЕТСКАЯ БИБЛИОТЕКА ИРГУПС: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

В статье рассматривается процесс образования и развития библиотеки Иркутского государственного университета путей сообщения. Анализируются пути решения задач, стоящих перед библиотекой сегодня.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: история ИрГУПС, библиотека университета, библиотечный фонд, учебники, информационная среда, межбиблиотечные коммуникации.

S.M. Solyanova

UNIVERSITY LIBRARY IRGUPS: HISTORY AND CURRENT STATUS

The article deals with the formation and development of the Library of Irkutsk State University of Railways. The ways of solving the problems facing the library today.

KEYWORDS: history IrGUPS, University Library, the library fund, textbooks, information environment, inter-library communication.

Библиотеки как неотъемлемая часть социального и интеллектуального развития общества постоянно оказывают влияние на культуру страны в целом и отдельные группы населения. Осознание роли и значения библиотек в жизни российского общества на протяжении всей его истории представляется важной задачей современности. В этой связи изучение различных сторон библиотечной истории отражает объективно существующую общественную потребность [2].

Университетские библиотеки являются одним из основных источников информации, фундаментальной базой образовательной, информационной, культурной инфраструктуры высшего учебного заведения. От состояния информационных ресурсов библиотеки и качества предоставляемых услуг напрямую зависит качество образования в вузе.

Но редко кто задумывается о том, что библиотека – это не просто собрание книг, это особый организм, неразрывно связанный с читателем, суще-

* *Солянова Светлана Михайловна, директор научно-технической библиотеки Иркутского государственного университета путей сообщения*

ствующий ради него, и в то же время живущий своей жизнью, имеющий свои законы и свою историю.

История библиотеки ИрГУПС неразрывно связана с историей университета путей сообщения. Но у ней есть своя предыстория...

В 1932 г. постановлением Совнаркома СССР в Иркутске был создан Восточно-Сибирский институт инженеров железнодорожного транспорта. В 1933 г. из Омского института железнодорожного транспорта директором библиотеки был переведен Алексей Федорович Шубин, который привез в Иркутск книги. Библиотечный фонд составлял около 1 миллиона экземпляров. Институт просуществовал только год. После Приказа Народного комиссара путей сообщения от 8 апреля 1934 г. «Об объединении Иркутского и Новосибирского институтов инженеров железнодорожного транспорта и о мероприятиях по укреплению работы ТомИИТа и НИИТа», уникальный фонд был перевезен в Новосибирск, где в настоящее время является частью собрания книг Научно-технической библиотеки Сибирского государственного университета путей сообщения.

В 1955 г. в Иркутске открывается учебно-консультационный пункт (УКП) Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта (ВЗИИТ). В 1956 г. Иркутский УКП был переподчинен Хабаровскому институту инженеров железнодорожного транспорта, а 29 апреля 1961 г. ликвидирован и на его базе основан заочный филиал ХаБииЖТа.

Филиал Хабаровского института находился на ул. К. Маркса; позднее его перевели в отдельное помещение по ул. Советская, 1а (около Телецентра) в двухэтажное деревянное здание, ранее принадлежавшее Школе военных техников (ШВТ). Комната, в которой располагалась библиотека, имела площадь 18 м².

В ноябре 1961 года первый библиотекарь Галина Михайловна Луковникова приняла из фондов библиотек ХаБииЖТа и НИИЖТа 1898 экземпляров книг и записала 289 читателей.

Годы становления библиотеки были трудными. «Книг не хватало, приходилось их брать из других библиотек. Учебники выдавали на большой срок, т. к. студенты учились заочно. Учебную литературу им отправляли по почте», – вспоминает ветеран библиотеки Слава Ивановна Саблина.

Возраст библиотеки до сих пор вызывает споры. Если библиотека ИрГУПС – ровесница университета, то ей в этом году тоже исполняется 40 юбилейных лет. А если отсчитывать время с появления первых книг, то в 2011 году ей нужно было праздновать свой полувековой юбилей. За полувековую историю библиотеки каждый период накладывал свой отпечаток на состояние ее фондов, запросы читателей, содержание работы.

В декабре 1961 г. Иркутский филиал был переподчинен Новосибирскому институту инженеров железнодорожного транспорта. Стали выделять деньги на комплектование фонда, ввели ставку второго библиотекаря.

В сентябре 1963 года на должность старшего библиотекаря Иркутского филиала НИИЖТа была принята выпускница Ленинградского библиотечного института им. Н.К. Крупской, потомственная железнодорожница, уроженка г.

Мичуринска Людмила Дмитриевна Бычкова. Стаж работы Людмилы Дмитриевны в библиотеке нашего вуза насчитывает более 46 лет, в должности директора – 35 (с 1963 по 1997 гг.).

Под ее непосредственным руководством не только изменился подход к комплектованию книжного фонда библиотеки; было составлено штатное расписание; организована работа всех сфер обслуживания – справочно-библиографическая, информационная и учебно-воспитательная. Инициативная, целеустремленная, Л.Д. Бычкова внедряла в библиотечную практику передовые формы и методы: «Месячники первокурсников», «Недели дипломников», «Дни кафедры», «Дни информации», автоматизация библиотечно-библиографических процессов и др.

За почти полувековой период работы в ИрГУПС (ИрИИТ) Людмила Дмитриевна Бычкова внесла огромный вклад в становление и развитие библиотеки и университета путей сообщения.

История Иркутского государственного университета путей сообщения (ранее ИрИИТ) как самостоятельного вуза начинается в 1975 г. и напрямую связана со строительством Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Для воплощения в жизнь столь масштабного проекта требовалась масса квалифицированных специалистов, и хотя БАМ строила вся страна, рабочих рук все же не хватало. Потому было принято правительственное решение готовить кадры на месте. Железнодорожный вуз в Иркутске открылся по Приказу Министерства путей сообщения от 18 июля 1975 г. № 1534 [6, с. 6].

В 1975 г., к моменту открытия Иркутского института инженеров железнодорожного транспорта, фонд библиотеки уже насчитывал 44 294 печатных единицы. Количество читателей увеличилось до 1300 человек, книговыдача возросла до 22 000 изданий в год, штат – до 4 человек. Площадь библиотеки составила 176 м². Библиотека изменила свой адрес, в связи с переездом в здание по ул. Курчатова, 10, и заняла в нем первый и третий этажи. Пассивная часть библиотечного фонда (устаревшая и редко спрашиваемая) осталась в здании на ул. Советской (ее перевезут позже на ул. Чернышевского, 15).

Для улучшения книгообеспеченности учебного процесса и качества обслуживания был выделен фонд учебной литературы, созданы тематический план комплектования и картотека книгообеспеченности; организован открытый доступ к справочной и художественной литературе. В 1970-е годы появились отделы комплектования и научной обработки литературы, отдел обслуживания читателей, справочно-библиографический и массовый отделы. Должность директора была введена только в 1976 году.

Несмотря на расширение площади, насущным все годы был и остается вопрос о выделении под библиотеку дополнительных помещений.

По воспоминаниям Валентины Константиновны Фартусовой, ветерана с более чем 20-летним стажем, отдел обработки размещался в научном книжном фонде библиотеки: «Я сидела в углу без окна (у меня даже не было настольной лампы!), рядом со мной, около окна сидела С.И. Саблина. За моей спиной работала директор библиотеки Л.Д. Бычкова. Норма научной обработки литературы была 7 книг в час. Нужно было «зашифровать», «описать», технически

обработать книгу и расставить карточки по каталогам. Я вела алфавитный каталог, С.И. Саблина – систематический. Позднее, в 1979 г., я создала служебный (рабочий) каталог. В наши обязанности также входило подменять библиотечаря читального зала. Брели стопку книг с собой, работали в читальном зале – обслуживали читателей и одновременно «описывали» и «шифровали» книги. Также мы выполняли заявки читателей на научную литературу.

Каждый работник библиотеки вел «Дневник социалистического соревнования», с записями социалистического обязательства, даты его выполнения. Здесь же была графа брака. За брак снимали баллы в соцсоревновании. Брак включал в себя: неправильную расстановку книг, пыль в фонде, заставки карточек в каталогах, грубость на пунктах обслуживания, опоздание на работу» [4].

В целях совершенствования обслуживания студентов-заочников, приближения книги к месту их жительства в эти же годы были созданы библиотеки в филиалах ИрИИТа в гг. Улан-Удэ, Братске, Северобайкальске, Красноярске. Головная библиотека в г. Иркутске, несмотря на скудость своего фонда, комплектовала библиотеки-филиалы своими книгами, осуществляла методическое руководство, помогала «и словом, и делом».

В 1980 г. библиотека ИрИИТа заняла I место в социалистическом соревновании среди вузовских городских библиотек IV категории. Из воспоминаний директора библиотеки Людмилы Дмитриевны Бычковой: «...В целях изучения передового опыта в работе вузовских библиотек я добровольно в 1964 г. пришла в НБ ИГУ, где заседали почтенные, седовласые директора бывших в городе институтских библиотек (некоторые из них были лично знакомы с Н.К. Крупской). Они очень доброжелательно выслушали мой отчет о проделанной работе и приняли меня в свои ряды. Так с 1964 г. библиотека наша стала членом методического объединения вузовских библиотек города Иркутска. Тяжелый, но плодотворный труд коллектива многие годы оценивался первыми местами в социалистическом соревновании среди подразделений института; среди библиотек города. Сотрудники библиотеки В.К. Фартусова, С.И. Белоненко, О.А. Иванова не раз выступали на межвузовских совещаниях по вопросу обслуживания читателей, по борьбе с задолженностью. Работу библиотеки освещали на страницах газеты «Восточно-Сибирский путь».

Очень много для пополнения фондов библиотеки в те годы сделали такие старейшие преподаватели, как Г.Д. Потапская, Л.Н. Нечаева, Р.И. Филиппова, А.И. Янковская, А.С. Залогова, Г.А. Щегловская, Ю.А. Хрюкин, В.М. Наумов, Г.В. Копылова, Г.Н. Филатова, В.А. Рудаков, Л.И. Клецинский, О.О. и М.В. Клоковы и многие другие» [1, с. 1–4].

Дополнительные площади в новом здании по ул. Чернышевского, 15 (126 кв. м.) библиотеке выделяют только в 1984 г., что позволяет открыть в здании на ул. Курчатова абонемент научной литературы.

В 1985 году абонемент учебной литературы с подсобным фондом переезжает в здание по ул. Чернышевского, 15. На ул. Курчатова остаются абонемент научной литературы и читальный зал. На 1.01.1985 г. фонд библиотеки ИрИИТа составляет 112 186 экземпляров, читателей – 3235 человек, книговыдача – 143 703, штат библиотеки – 18 человек.

Еще через 7 лет – в 1991 г. библиотека получит дополнительные площади – 32 кв. м, на которых разместится читальный зал на 20 посадочных мест.

Перемены, произошедшие в социально-экономической жизни России в 90-е годы, стали серьезным испытанием для всех библиотек. Наша библиотека не стала исключением. Распалась хорошо отлаженная система комплектования через учебно-методический центр, выпускающий литературу по железнодорожному транспорту, через библиотечный коллектор; коммерциализация книжного рынка привела к тому, что практически прекратился выпуск учебной и научной литературы, резко сократилось финансирование библиотеки, количество приобретаемой новой литературы упало до низшей отметки.

Но и в те трудные времена библиотечные технологии не стояли на месте; они улучшались, и на смену ручке и карандашу пришли компьютеры.

Процесс автоматизации в библиотеке железнодорожного института, как и во всех библиотеках России, начинался с накопления информационных ресурсов собственной генерации – создания электронного каталога и библиографических баз данных. Так, эпоха автоматизации в библиотеке ИРИИТа началась с создания электронного каталога в 1995 г. Первая программа, в которой создавались электронные ресурсы, называлась «Библиотека 4.0» (разработка Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова).

Первые 2 компьютера с процессором «286» и операционной системой DOS находились в вычислительном центре, где сейчас расположена типография университета. Температурный режим помещения не превышал 14–18 градусов. Библиотекари, окончившие курсы по автоматизации (В.К. Фартусова, Т.Г. Таржиманова, Т.Г. Саватеева, позже – О.А. Данилова), надевали пальто или шубу, шапку, перчатки с обрезанными «пальцами» и шли на ВЦ, поочередно создавая электронный каталог в столь суровых условиях.

С 1997 г. по 1998 г. библиотеку возглавляет Галина Ивановна Корсакова. Под ее руководством динамично пополняется электронный каталог.

С 1998 г. по настоящее время библиотекой руководит Светлана Михайловна Солянова.

Для любой библиотеки значимым событием является переезд в новое здание. В 1999 г. библиотека железнодорожного института переезжает в новое современное здание, где она размещается на двух этажах общей площадью 1032 кв. м. Отделы обслуживания располагаются на шестом этаже, администрация и внутренние отделы библиотеки – на седьмом.

Период с 1999 г. по 2004 г. отмечен увеличением финансирования (2354,4 тысячи руб.), количества приобретаемой литературы (39 000 экз.), ростом коэффициента обновляемости фонда (14,4 %), внедрением новых информационных технологий. Комплектование фонда увеличилось в 4 раза, в среднем в год поступало более 20 тысяч документов.

2000-е годы стали для библиотеки годами динамичного развития и существенных преобразований. За период с 2000 по 2002 гг. увеличивается парк машин до 48 компьютеров, 12 принтеров, 3 сканеров, 2 копировально-множительных аппаратов. Состоялось подключение библиотеки к локальной сети университета (типология «Звезда») и получен доступ в Интернет. В этом

же году библиотека начала сотрудничать с ИнфоЦентром «Юнона». На компьютерах сотрудников и читателей была установлена бесплатная нормативно-правовая база «Консультант Плюс».

Библиотека ИрИИТа становится участником Мегапроекта «Пушкинская библиотека», который осуществляется при финансовой поддержке Института «Открытое общество» (Фонд Джорджа Сороса – Россия). Проект был направлен на формирование фондов библиотек России.

С 2000 г. библиотека ИрИИТа принимает активное участие в областном фестивале «Сияние России» (Дни русской духовности и культуры). С этого года одна из страниц фестиваля проходит в стенах нашего университета. Председатель фестиваля В.Г. Распутин 4 раза возглавлял группу творческой интеллигенции России, посетившую университет путей сообщения.

Со вступлением в Российскую библиотечную ассоциацию начинается новый этап в развитии библиотеки. Её работники участвовали во Всероссийском библиотечном конгрессе РБА: в Саратове (2001 г.), в Ярославле (2002 г.), в Пскове (2003 г.), в Новосибирске (2004 г.), в Тюмени (2011 г.), в Рязани (2014 г.).

Для повышения профессионального уровня сотрудники библиотеки принимают участие в Международной конференции «Информационные технологии, компьютерные системы и издательская продукция для библиотек» («Либком-2011», «Либком-2012», «Крым-2013», «Либком-2013»).

Сотрудники библиотеки активно участвуют в конференциях, семинарах различного уровня, публикуют материалы по вопросам библиотековедения и библиографии в сборниках и журналах, занимаются научной работой, выпускают библиографические указатели.

С февраля 2001 г. специалисты нашей библиотеки проводят занятия со студентами первого курса очного и заочного отделений по дисциплине «Информационная культура». Главная цель занятий – привить умения и навыки по поиску информации с помощью как традиционных (библиотечные каталоги, картотеки, списки, реферативные журналы и др.), так и новых информационных технологий (электронный каталог, электронные базы данных, Интернет).

В 2002 г. Министерством путей сообщения для библиотеки приобретена программа «ИРБИС», в которую конвертированы все записи из электронного каталога программы «Библиотека 4.0».

Получение новейшего оборудования положило начало внедрению технологий штрихового кодирования фонда и подготовке его к электронной выдаче документов. В период с 2003 по 2004 гг. библиотека сформировала базу данных «Читатель», провела апробирование штрихового кодирования подсобного фонда общего читального зала, запустила в производство термотрансферный принтер для печати штриховых кодов на книги.

В 2003 г. библиотека впервые принимала участие в выставке «Байкальский книжный салон» (Сибэкспоцентр, 23–27 сентября). В номинации «Деятельность библиотек» получила диплом.

С 2004 г. ИрГУПС приступил к разработке и последующему внедрению Системы менеджмента качества (СМК) согласно требованиям международных

стандартов ИСО серии 9 000 версии 2000 г. Сертификация вуза состоялась в 2006 г. в соответствии с требованиями ГОСТ Р ИСО 9001-2001. Библиотека принимала активное участие в разработке и оформлении регламентирующей ее деятельности документации.

К 30-летней годовщине университета в апреле 2005 г. было создано новое подразделение – сектор редкой книги; несколькими месяцами спустя – виртуальный читальный зал Российской государственной библиотеки (РГБ); расконсервирован фонд научного абонементов, перенесен и расставлен фонд отдела основного книгохранения; проведена сплошная редакция БД «Читатель»; создана база данных «ВУЗ», электронная версия картотеки книгообеспеченности; освоено сплошное штриховое кодирование документов; начался фронтальный перевод фонда с Библиотечно-библиографической классификации (ББК) на Универсальную десятичную классификацию (УДК).

В этом же году библиотека ИрГУПС вступила в Корпоративное объединение библиотек вузов г. Иркутска, которое предусматривало совместную деятельность по аналитической росписи журнальных статей. Данный проект просуществовал до 2009 г. и успел принести вполне определенные положительные результаты, а именно: освоение сотрудниками библиотеки новых информационных технологий, правил и методов работы в корпорации; пополнение электронного каталога двадцатью тысячами бесплатных библиографических записей. В этом же году внедрена электронная книговыдача в общем читальном зале библиотеки. Апробация новой методики помогла отработать технологию книговыдачи и избежать ошибок при массовом обслуживании пользователей.

В связи с увеличением временных показателей библиотеки (среднегодовое число читателей, количество книговыдач) в течение нескольких лет, в 2005 г. был получен долгожданный приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта о переводе библиотеки с IV на III категорию, что принесло немало изменений в следующем году. С 1 марта 2006 г. изменена структура и штатное расписание библиотеки. На сегодня в библиотеке функционируют 9 отделов, 8 секторов, штатное расписание составляет 52 ставки, работают 42 человека.

2007 год – год внедрения новой технологии на абонементе учебной и научной литературы – электронной выдачи документов. Этому предшествовал большой период подготовительной работы: изъятие из фонда ветхих и устаревших изданий, их списание, реклассификация, ресистематизация библиотечного фонда, штриховое кодирование. Это позволило отказаться от бумажных читательских формуляров и единой регистрационной картотеки читателей и привело к экономии временных и материальных затрат.

В 2008 г. библиотека ИрГУПС переходит на обновленное программное обеспечение ИРБИС-64. При адаптации программы к требованиям библиотеки ИрГУПС были усовершенствованы словари, разработаны методические инструкции по работе с программой, освоены новые информационные технологии, такие как электронный заказ документов, электронная доставка документов, виртуальная справка.

Для содействия инновационной и научно-технической деятельности университета в этом же году в библиотеку передан патентный фонд, который был размещен в фонде читального зала специальных видов литературы. Совместно с патентно-лицензионным отделом вуза библиотекой были разработаны методические рекомендации и проведены консультации для своих сотрудников по библиографическому описанию патентных документов. Библиотека на протяжении многих лет принимала участие в смотре-конкурсе на лучшую кафедру или подразделение университета по постановке изобретательской и рационализаторской работы, о чем свидетельствуют многочисленные дипломы.

Научно-техническая библиотека является методическим центром для библиотечной сети университетского комплекса. Библиотека ИрГУПС комплекзует фонды, принимает отчеты и планы, осуществляет проверки, проводит консультации, совещания, стажировки, обучающие семинары. Например, в 2003 г. по результатам проверки библиотек филиалов был проведен семинар-совещание, в 2008 г. – обучающий семинар «Автоматизированная система «ИРБИС-64» и её технологические возможности».

В 2008–2009 гг. было проведено исследование «Использование фондов пользователями библиотечной сети университетского комплекса», в котором был осуществлен анализ использования студентами фонда учебно-методической литературы, изданной преподавателями университета. Его цель – определение соответствия сформированного фонда библиотеки учебным программам вуза и информационным потребностям пользователей. Исходя из заявленной цели, в задачи исследования входили: анализ книгообеспеченности специальностей; определение соответствия фонда библиотеки запросам читателей; анализ степени удовлетворенности читателей качеством предоставляемых услуг. Результаты исследования были озвучены в докладе на Методическом совете университета и получили положительную оценку.

Многолетняя плодотворная работа, проделанная всем коллективом библиотеки, позволила поставить перед ученым советом университета вопрос об изменении статуса библиотеки: с учебной на научно-техническую, и в июне 2009 г. было принято положительное решение.

Немаловажным показателем уровня библиотеки являются выступления сотрудников на различных мероприятиях: конференциях, семинарах, школах, круглых столах, совещаниях по проблемам библиотечной теории и практики.

30 апреля 2010 г. в НТБ ИрГУПС прошла секция обслуживания читателей Методического объединения вузовских библиотек г. Иркутска, в рамках которой состоялся тренинг «Качество обслуживания: коммуникативная компетенция персонала». К тренингу секции обслуживания была оформлена открытая выставка-просмотр, разработан сопроводительный материал в электронном формате; предложены и опробованы ролевые игры.

В 2010 г. библиотекой были приобретены и установлены новые модули: «J-ИРБИС», «Корректор»; закуплены и структурированы электронные таблицы УДК, библиографическая база данных «МАРС», что позволило реализовать удаленный доступ к электронному каталогу.

Важный практический результат деятельности последних лет – создание интегрированной информационной инфраструктуры, внедрение современных способов работы пользователей с информацией, что привело к качественно новому уровню информационного обеспечения научно-образовательного комплекса университета. Библиотечно-информационный ресурс ИрГУПС можно представить как контент, состоящий из трех компонентов: традиционного библиотечного, цифрового и внешнего электронного ресурса. Основная задача НТБ ИрГУПС на данном этапе – поддержка обучения и научных исследований в университете путем создания необходимых условий для доступа к информации, продвижение сервисов и услуг в информационно-образовательную среду университета.

На 01.01.2015 г. единый универсальный фонд библиотеки составил 496 748 экземпляров, фактически обслужено 21 837 пользователей; в том числе по единому читательскому билету – 10 801 человек, общее количество посещений – 191 306; книговыдача – 432 847 экземпляров.

С каждым годом становится разнообразнее репертуар электронных ресурсов. Электронный каталог НТБ ИрГУПС представлен 15 базами данных, общее количество библиографических записей на 1.01.2015 г. – 1 300 968. Электронная библиотека состоит из полнотекстовых коллекций как собственной генерации: «История ИрГУПС», «Патенты», «Фонд редких книг», так и приобретаемых полнотекстовых баз данных и электронно-библиотечных систем (ЭБС): электронная библиотека диссертаций Российской государственной библиотеки; коллекции издательства «Emerald»; ЭБС издательства «Лань»; ЭБС «Университетская библиотека он-лайн». Востребованы пользователями бесплатные электронные ресурсы российских и зарубежных баз данных, предоставляемых в тестовом режиме: ООО «ПОЛПРЕД Справочники», Компания Ист Вью (East View Information Services), журналам издательства Cambridge University Press, OECD (Организация экономического сотрудничества и развития), «Книгафонд» и другим.

Профессиональная деятельность научно-технической библиотеки ИрГУПС многогранна и играет важную роль в образовательной среде вуза. Ее особенности определяются сложившимися традициями работы в составе университета, потенциалом и статусом библиотеки. Наша главная цель – формирование любви к знанию, книге, развитие потребности к непрерывному саморазвитию и самосовершенствованию всех пользователей библиотеки.

Каждый человек, каждое событие в библиотеке – по-своему уникальны и неповторимы. Каждая библиотека имеет свой облик, характер и свою историю. Библиотека не могла бы достигнуть такого уровня развития без своего главного ресурса – коллектива, ядро которого составляют творчески мыслящие, преданные делу специалисты.

Немало сил и энергии отдали становлению, развитию библиотеки и пропаганде книги наши ветераны библиотечного дела: Г.М. Луковникова, Л.Д. Бычкова, С.И. Саблина, И.В. Дробышева, В.К. Фартусова, Т.С. Хайкина, Н.Б. Подпругина.

В свое время внесли большой вклад в развитие библиотеки: О.А. Иванова, С.И. Белоненко, Т.А. Юхнова, Г.Г. Яненко, В.С. Манжеева, Т.Г. Таржиманова, С.В. Карташова, О.В. Видякина, Е.В. Эрлих, С.В. Забоева, Л.В. Кирина, В.М. Мельникова и другие.

Благодарные слова читателей заслуженно звучат в адрес проработавших свыше 20 лет Н.В. Ушаковой, В.А. Ситниковой, Л.И. Агеенковой, Т.Г. Саватеевой.

Сохраняют преданность профессии, традиции библиотеки и внедряют новые формы и методы работы А.Э. Теренина, Е.Б. Журавлева, Н.В. Плюта, Е.С. Кожевникова, Т.И. Власова, Л.Е. Зарубина, Л.В. Ермакова, Н.Г. Кривенцова, Л.И. Васильева, Л.Г. Ячменева, И.Г. Васильева, Г.А. Коваленкова, Г.И. Зуева, Г.И. Белькова, О.А. Данилова, Г.Ф. Долгополова, Н.Ю. Совиных, Л.А. Емельянова, Л.В. Лоншакова, И.С. Мурзина, Л.В. Капутская и многие другие.

Приняли эстафету у старшего поколения молодые сотрудники: Д.А. Евдокимова, Е.В. Кривенцова, А.А. Маслова, Р.Г. Быкова и другие.

Библиотека университета как современный информационно-культурный центр является важнейшей составляющей в процессе обучения и воспитания студентов.

Ее деятельность направлена, с одной стороны, на обеспечение основных условий для образования и научной деятельности, с другой — на культурное развитие каждого студента. Поэтому в заключение хочется процитировать слова известного библиотековеда, профессора А.В. Соколова: «...прогнозируя роль и место библиотек в информационном обществе, необходимо исходить из постулата, ...что библиотеки представляют собой не просто информационное, досуговое, социально-культурное учреждение, а гораздо более важное достояние – гуманистический символ нации» [5].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Бычкова Л.Д.* Судьба, судьба, судьбинушка! Будь... [Рукопись] : из личного архива Л.Д. Бычковой. – 4 с.
2. Российская национальная библиотека. История библиотек России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nlr.ru/pro/inv/rlib.htm?print=1> – Загл. с сайта. – (Дата обращения 17.08.2011).
3. *Солянова С.М.* «В начале было слово...» или 40 лет в библиотеке : директору библиотеки ИРИИТа Л.Д. Бычковой посвящается /// Экспресс ИРИИТ. – 2003. – 7 сент.
4. *Фартусова В.К.* Воспоминания [Рукопись] : из личного архива В.К. Фартусовой. – 2 с.
5. *Соколов А.В.* Гуманистический символ нации // Библиотечное дело. – 2011. – № 7. – С. 28–30.
6. *Хоменко А.П.* Иркутскому государственному университету путей сообщения – 35 лет // Культура. Наука. Образование. – 2010. – № 3. – С. 5–10.

УДК 378.16

Г.И. Малых*

СОРОКАЛЕТНИЙ ОПЫТ ПРЕПОДАВАНИЯ ФИЛОСОФИИ В ИрГУПСЕ

В статье отмечаются отдельные моменты личного опыта автора в преподавании философии в вузе. Внимание сосредоточено на вопросах организации отношений преподаватель – студент. Выделяются основные задачи, которые требуется решать преподавателям в современных условиях.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: методика преподавания философии, учебная работа со студентами, межпредметные связи, мировоззренческая функция философии.

G.I. Malyih

EXPERIENCE OF TEACHING PHILOSOPHY IN IrGUPS

The article notes some moments of personal experience of the author in the teaching of philosophy in high school. Attention is focused on the organization of the relationship between teacher and student. Highlights the main challenges that need to be addressed to teachers today.

KEYWORDS: methods of teaching philosophy, the training work with students, interdisciplinary communication, ideological function of philosophy.

За всю историю существования ИрГУПСа наша кафедра многократно меняла свое название. Это было связано с тем, что в нее то вводили новые учебные дисциплины, то их убирали, заменяя другими. Но основные (базовые) дисциплины неизменно оставались всегда. Это «История» и «Философия». Хочется заметить, что было бы правильно, чтобы название дисциплины «история» была как-то отражено в современном названии кафедры.

Что касается философии, то здесь также происходили кардинальные изменения в содержании учебных программ в соответствии с новыми стандартами. Мы прошли сложный путь от преподавания марксистско-ленинской философии (в советский период) до ныне действующего курса «Философия», утвержденного Министерством образования Российской Федерации.

* *Малых Геннадий Иванович*, кандидат философских наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

Но как бы не менялись стандарты новых учебных программ, всегда оставался накопленный опыт преподавания философии сначала в ИрИИТе, а ныне и в ИрГУПСе.

Одним из важнейших моментов в преподавании курса философии на протяжении всех предшествующих лет является связь философии с профилем инженерного (технического) вуза. Невозможно себе представить, чтобы тот или иной преподаватель, однажды разработав учебный курс по философии, читал его везде одинаково, без учета студенческой аудитории в техническом, лингвистическом, экономическом, медицинском, сельскохозяйственном, педагогическом, музыкальной консерватории, военном или ином вузе. Философия – это одна из важнейших учебных дисциплин, требующая обязательного учета специфики данной конкретной специальности студентов. Конечно, имеются отдельные узловые философские проблемы, которые необходимо знать абсолютно всем студентам любого вуза. Но студенты очень часто задают преподавателю философии вполне конкретные и прагматические вопросы: «а зачем мне это надо»; «что я от этого буду иметь», «где я смогу применить знания по философии в своей будущей профессии» и тому подобное. Вспоминаю, как однажды студент-строитель заочного обучения (факультет СЖД) после установочных лекций по философии спросил меня: «Я с удовольствием прослушал Ваши лекции, много было интересного. Но я так и не понял одного – я ведь могу без знания философии рассчитать балку, ферму, мостовой пролет?» Я ответил, что вполне можно. Но только – нужно ли? Вот в чем вопрос! Затем объяснил ему и другим присутствующим студентам, что строители часто не задумываются над последствиями своих грандиозных сооружений.

Сегодня технические возможности таковы, что можно реки повернуть вспять. Но экологию не обманешь. Яркий пример тому – наше озеро Байкал, где уже давно нужно было бы прекратить всю хозяйственно-производственную деятельность. Инженеры-строители «забывают» один из основных принципов диалектики – связь и взаимосвязь всего существующего, причинно-следственные отношения и др. Прежде чем что-то построить, соорудить, нужно очень хорошо и взвешенно подумать: а нужно ли это делать в конкретной местности, в данной ситуации, может быть данную стройку перенести в другое место или вообще отказаться от строительства этого сооружения. В этом и состоит «философская мудрость» инженера-строителя. Всем инженерам (любого профиля) необходимо выйти за рамки своей конкретной специальности и внимательно посмотреть со стороны на свою практическую деятельность: быть не узким специалистом, а профессионалом в широком смысле слова. Но для этого нужны пограничные знания других наук (естественных и технических), владение научной (философской) методологией.

Я частенько студентам показываю на конкретных примерах изучаемых ими же наук (сопромат, теория механизмов и машин, физика, химия, технология металлов и др.) проявление законов и категорий диалектики, ряд принципов диалектики. Это очень важно делать потому, что конкретно-научное знание непосредственно не выводится из научной философии. Отсюда у студентов создается ложная иллюзия, что философское знание выступает в «чистом

виде», оторвано от реальной действительности, не имеет конкретной пользы для других наук и практической деятельности. Когда же студентам покажешь взаимосвязь философии и конкретно-научного знания, то у них резко меняется отношение к изучению философии. После этого многие студенты заявляют: «Мы даже и не предполагали, что философия – интересная наука, она достаточно много дает полезного нам».

Безусловно, философия во многом отличается от конкретных наук, в том числе от естественных и технических. Во-первых, философия не имеет своей инструментальной базы, не является экспериментальной наукой. Во-вторых, метод обобщения в философии имеет специфические особенности. Философия опирается, в первую очередь, на материал, доставляемый конкретными науками, и в этом смысле выступает как метанаука высокого ранга. В-третьих, роль экспериментальной проверки в философии выполняет проверка методологическая, т. е. критерием истинности философских утверждений становится выявление их методологической эффективности по отношению к конкретно-научному исследованию и человеческой практике в широком смысле этого слова. В-четвертых, по отношению к конкретно-научному знанию философия выполняет ряд важных функций, в том числе мировоззренческую, методологическую и интегративную. Ни одна из частных наук в таком количестве и объеме этих функций не выполняет.

Тем не менее, эти отличия философии имеют свои преимущества. Например, философия оказывает существенное обратное воздействие на развитие конкретных наук, реализуя, в частности, свою методологическую функцию. Конкретные науки, в том числе естественные и технические, становятся «полигоном», на котором апробируется методологическая эффективность философского знания в процессе решения философских проблем этих наук. Так, все возрастающее методологическое значение для различных областей науки сегодня приобретает идея развития, системный, структурно-функциональный подходы и др.

Иными словами, взаимосвязь философии и конкретно-научного знания имеет двусторонний характер. С одной стороны, научная философия опирается на конкретные, частные науки, а с другой стороны, эти науки широко пользуются общенаучной (философской) методологией. Философия, которая потеряла связь с конкретными науками, неизбежно вырождается в схоластику.

Итак, продуктивный учет преподавания философии с профилем инженерного (технического) вуза решает две очень важные задачи:

- 1) вызывает повышенный интерес у студентов к изучению курса философии;
- 2) раскрывает суть и содержание принципа взаимосвязи философии и конкретно-научного знания.

И еще одно, на что хотелось бы обратить особое внимание. К большому сожалению, курсы по истории науки и техники, как правило, в инженерных (технических) вузах не читаются, что отрицательно сказывается на мировоззрении инженера. Хотя всем хорошо известно, что знание истории науки и техники – одна из предпосылок творческой деятельности инженерных кадров. Железная дорога, например, всегда славилась своими рационализаторами и

изобретателями, можно было бы назвать целую плеяду выдающихся инженеров и ученых железнодорожного транспорта. Но и здесь, в железнодорожном вузе, отменили учебную дисциплину «История развития железнодорожного транспорта». Почему-то в классических университетах математики изучают историю математики, физики – историю физики, химии – историю химии и т. д. А в инженерных (технических) вузах профильные курсы по истории не читаются. Отсюда и нет целостного представления о своей собственной научно-технической специализации (получаются разрозненные знания).

Но как бы это не показалось парадоксальным, данный существенный пробел в подготовке научно-технических кадров частично может восполнить учебный курс по философии. Дело в том, что в учебных программах по философии имеется такой вопрос: «Философия науки и философия техники». Как положительный момент, можно отметить, что в последнее время ряд учебников и учебных пособий по философии включают в свои книги данные вопросы о науке и технике. Здесь анализируются феномены науки и техники, кратко рассматривается история и методология науки и техники, основы научно-технического (инженерного) творчества, особенности естествонаучного и технического знания, философское значение научных революций и научно-технического прогресса (его связь с социальным, общественным прогрессом).

Для особо одаренных и увлекающихся студентов в ИрГУПСе работает предметный кружок «Философские проблемы науки и техники». Новая программа учебных занятий для аспирантов также предполагает углубленное изучение истории и методологии науки и техники (в частности, транспортной техники). Опыт показывает, что студенты, освоившие научную методологию, затем успешно сдают кандидатский экзамен по философии.

Преподавание философии невозможно без постоянного совершенствования методики преподавания. Философия предъявляет определенные требования к методике преподавания, которые вытекают из ее мировоззренческой, методологической, гносеологической и логической функций. Главное условие научной методики преподавания и овладения философией – глубокое знание преподаваемой науки. Никакая методика не выручит преподавателя философии, если он не владеет этим знанием. Но и само это знание не будет им эффективно использовано, если он не владеет методикой преподавания. Для методики преподавания философии главное – это сочетание ее специфики с общими закономерностями процесса познания, принципами педагогики и дидактики к изучению философской науки. Изучение философии есть специфический процесс познания, а именно, процесс познания открытых философской наукой наиболее общих законов развития природы, общества и мышления.

Развитие и совершенствование методики преподавания – есть диалектический, противоречивый процесс. Методика преподавания, сам процесс обучения – это творческий процесс, не терпящий догматизма в обучении, сутью которого является преподнесение готовых ответов без порождающих их вопросов. Такой «диалектический догматизм» хорошо изобразил в поэтической форме С. Маршак:

Он взрослых изводил вопросом «Почему?»
 Его прозвали «маленький философ».
 Но только он подрос, как начали ему
 Преподносить ответы без вопросов.
 С тех пор он больше никому
 Не досаждал вопросом «Почему?»

Чтобы не получилось подобной ситуации, преподаватель философии (как и других дисциплин) обязан следить за новейшими достижениями науки, техники, практики и проводить учебные занятия с учетом этих достижений, постоянно совершенствуя методику преподавания. Преподаватель должен проводить учебные занятия в проблемном стиле, чтобы у слушателей естественно возникали вопросы «Почему?». Только в таком случае достигается конечный результат в преподавании: формирование творческой, самостоятельно мыслящей личности. Именно в этом состоит суть методики преподавания философии.

Наше время характеризуется невиданно быстрыми социальными изменениями и прогрессирующим ростом научной информации. Все более сокращается тот отрезок времени, в течение которого получаемые знания морально устаревают. В этих условиях методика не может пользоваться, образно говоря, экстенсивными приемами, ведущими к простому прибавлению новых знаний к прежним. Она должна обеспечить оптимизацию учебного процесса, рассчитанную на передачу максимума современных знаний в минимальное время. Методика преподавания философии должна обеспечить такое изучение этой науки, которое заложило бы надежную основу для приобретения новых знаний и дальнейшей корректировки их в процессе развития науки.

Одна из важнейших функций философии – мировоззренческая. В нашей стране в доперестроечный период научное мировоззрение отождествлялось напрямую с материалистическим подходом, исходя из преподавания диалектического материализма. В советской философской литературе на протяжении длительного времени подчеркивалось, что диалектику нельзя последовательно развивать на базе идеализма. Хотя учение Гегеля убедительно опровергает этот факт. В рамках системы объективного идеализма Гегелю удалось сформулировать важнейшие положения диалектики, включая знаменитый принцип «Все существующее достойно гибели». Неслучайно классики марксизма основательно штудировали Гегеля, а В.И. Ленин написал целый конспект «Науки логики» Гегеля. Не впадая в крайности, для объективности, следует признать, что Ленин был в определенном смысле более мудрым, чем отдельные ультра-революционеры, когда говорил, что и у своих идейных противников есть чему поучиться. Взяв «рациональное зерно» у Гегеля, классики создали новую форму диалектики — материалистическую диалектику. Одним словом, диалектику с древности и по настоящее время развивали как материалисты, так и идеалисты. Они как бы дополняли друг друга.

Несколько слов о марксистской философии. Я прекрасно понимаю, что ныне не модно ссылаться на классиков. В постперестроечный период наши доморощенные критики разнесли их «в пух и прах», хотя сами ничего прин-

ципально нового не создали. В завуалированной форме эти критиканы в учебной литературе повторяют те же самые положения марксизма (а иногда допускают сплошной плагиат). Примеров этому немало.

Разнузданная критика марксизма в нашей стране искренне удивила даже ярых противников коммунистической идеологии за рубежом. «Марксологи», как мы их раньше называли, подходили и походят к критике марксизма с конструктивных позиций, от чего-то отказываются, но и что-то рациональное принимают (например, трудовую теорию Маркса, теорию познания как теорию отражения Ленина, с уважением относятся к работе Энгельса «Происхождение семьи, частной собственности и государства» и многое другое). Достаточно назвать книгу известного современного американского историка науки Л. Грэхема (переведенную на русский язык), в которой он вполне убедительно показал огромный вклад советских ученых и философов (стоящих на марксистских позициях), который они внесли в мировой интеллектуальный фонд (см. Л. Грэхем. Естествознание, философия и науки о человеческом поведении в Советском Союзе. М., 1991).

На мой взгляд, отдельные положения классиков марксизма «работают» и на сегодняшний день. Эти положения (в разумных рамках) необходимо использовать в преподавании философии (наряду с другими философами). Приятно отметить, что в последние годы в нашей учебной литературе ряд авторов все же возвращаются к истокам марксизма (причем не только по философии, но и по многим другим гуманитарным и социально-экономическим учебным дисциплинам).

Одним словом, мы видим, что в последние годы в преподавании философии произошли существенные изменения. Главное – устранены какие-либо политические и идеологические запреты. Больше внимания стало уделяться альтернативным точкам зрения на актуальные вопросы современного мира, общества, познания, гуманитарным аспектам естествознания и технических наук.

Все это надо донести до студента доступно и понятно. Преподаватель не должен пугать студента сложностью и нарочитой наукообразностью языка философии. Встречаются отдельные преподаватели (не буду их называть), которые пытаются подчеркнуто внушить студентам, что философия – дело серьезное, изучение ее требует мощного интеллекта, но не всем это дано. Поэтому многим философия представляется чем-то слишком запредельным, безнадежно недоступным. Конечно, для успешного освоения учебного курса философии необходимо определенное напряжение умственных способностей, иногда даже очень сильных. Именно поэтому от преподавателя философии, может быть в значительно большей мере, чем от преподавателей других учебных дисциплин, требуется уделять особое внимание тому, чтобы корректно и постепенно «приучить» начинающих к своему предмету. Разумная популяризация научных знаний и научного философского мировоззрения – его основная задача.

Проблема заключается в том, что философия очень часто не дает однозначного ответа на поставленные ею же самой вопросы. В связи с этим иногда

философию обвиняют в беспредметности и бесцельности. Но эти обвинения питаются заблуждениями и страхами, рождающимися в недрах ориентированного на удовлетворение простейших, сугубо посюсторонних потребностей сознания. А целью знакомства с философией является как раз преодоление косности и одномерности мышления, развитие интеллекта и способности анализировать факты действительности, как бы приподнявшись над ней, взглянув «извне», приобщение в той или иной мере к научному мировоззрению.

В связи со всем этим можно определить основные задачи преподавания философии на современном этапе. Простота и ясность изложения – это актуально всегда; не делать из своего предмета пугало для тех, кто имеет весьма смутное представление о его содержании. Напротив, важно заинтересовать студентов изучением философии, органически связав преподавание (как уже ранее отмечалось) с профилем инженерного (технического) вуза. Тогда и появится интерес у студентов к философии. Собственный опыт подтверждает это, когда я провожу занятия предметного кружка «Философские проблемы науки и техники».

Огромное значение для мировоззрения будущих инженеров имеет представление о научной картине мира. На протяжении нескольких столетий произошла последовательная смена естественнонаучных картин мира. На смену характерной для XVIII столетия механической картины мира пришла электромагнитная картина мира XIX века. В XX столетии в ходе революционных открытий в естествознании был осуществлен переход от электромагнитной к квантово-полевой картине мира. Современная научная картина мира представляет собой идеальную модель природы, общества и техносферы, синтезирующую важнейшие результаты современной науки, прежде всего ее ведущие идеи и принципы. К тому же непосредственным опорным базисом философских концепций в наше время становится именно современная научная картина мира.

Эволюция современной картины мира предполагает движение от классической к неклассической и постнеклассической картине мира.

Классической картине мира, основанной на достижениях Галилея и Ньютона, соответствует графический образ прогрессивно направленного линейного развития с жестко однозначной детерминацией. Естественнонаучной базой данной модели была Ньютонова Вселенная с ее постоянными обитателями: всеведущим субъектом и всезнающим демоном Лапласа – существом, представляющим положение тел во Вселенной на всех ее уровнях от мельчайших частиц до всеобщего целого.

Неклассическая картина мира, пришедшая на смену классической, родилась под влиянием первых теорий термодинамики, оспаривающих универсальность законов классической механики. Переход к неклассическому мышлению был осуществлен в период революции в естествознании на рубеже XIX – XX веков, в том числе и под влиянием теории относительности. Графическая модель неклассической картины мира опирается на образ синусоиды, омывающей магистральную направляющую развития. В ней возникает более гибкая схема детерминации, нежели в линейном процессе, и учитывается но-

вый фактор – роль случая. Новая форма детерминации вошла в теорию под названием «статистическая закономерность».

Образ постнеклассической картины мира – древовидная вертящаяся графика – разработан с учетом достижений бельгийской школы И. Пригожина. С самого начала и к любому данному моменту времени будущее остается неопределенным.

В постнеклассической методологии очень популярны такие понятия, как бифуркация, флуктуация, хаосомность, диссипация, странные аттракторы, нелинейность. Они наделяются категориальным статусом и используются для объяснения поведения всех типов систем: доорганизменных, организменных, социальных, деятельностных, этнических, духовных и др.

Категориальный аппарат и методологию научного познания новых, более сложных объектов разрабатывает такое научное направление, как синергетика. Она выступает как нелинейная, неравновесная, эволюционная термодинамика, а развитие мира рассматривается как иерархия нелинейных процессов. Появился такой удивительный феномен, как «детерминированный хаос», который рассматривает поведение нелинейных, диссипативных систем (они описываются только нелинейными уравнениями).

Синергетическое понимание, видение мира и новая парадигма – нелинейный стиль мышления – вот составляющие принципиально иного мировоззрения в XXI веке, в современной цивилизации.

В обобщенном виде (хотя бы кратко) все эти основные этапы развития науки и техники принципиально важно рассматривать на всех учебных занятиях (на лекциях и семинарах) по философии. Историю и методологию науки и техники студенты инженерных (технических) вузов должны себе представлять. В этом состоит суть междисциплинарных связей в наших профильных вузах.

В настоящей статье рассмотрены лишь некоторые аспекты преподавания философии в нашем ИРГУПСе. Но и они показывают, что пределов совершенству нет. Философия – творчески развивающаяся наука, и преподавать ее надо также творчески.

УДК 378.6(09)

**В.А. Подвербный, Е.В. Филатов,
Б.П. Мухаров, Д.А. Ковенькин***

ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ПРОЕКТНОГО ИНСТИТУТА ИРГУПС

В статье рассматривается история становления и развития Восточно-Сибирского института проектирования транспортных систем Иркутского государственного университета путей сообщения. Дается анализ основных результатов работы института.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: институт проектирования транспортных систем, подготовка кадров.

**V.A. Podverbnyi, E.V. Filatov,
B.P. Mukharov, D.A. Koven'kin**

ORIGIN AND DEVELOPMENT DESIGN INSTITUTE OF TRANSPORTATION SYSTEMS IRGUPS

In article the history of formation and development of East Siberian institute of transport system design of Irkutsk state transport university is considered. The analysis of the basic results of work of institute is given.

KEYWORDS: institute of transport system design, staff training.

Грандиозность планов по развитию сети железных дорог России поставила перед университетом серьезные задачи и в плане подготовки кадров, и в плане поиска новых форм привлечения преподавателей, сотрудников, аспирантов и студентов к решению научно-практических задач.

«Наука, практика и образование должны идти рядом!» – всегда подчеркивало руководство ОАО «РЖД» и университета.

** Подвербный Вячеслав Анатольевич, доктор технических наук, директор Восточно-Сибирского института проектирования транспортных систем Иркутского государственного университета путей сообщения (ВСИПТС ИрГУПС);*

Филатов Евгений Валерьевич, кандидат технических наук, заместитель директора ВСИПТС ИрГУПС;

Мухаров Борис Павлович, главный инженер проекта ВСИПТС ИрГУПС;

Ковенькин Дмитрий Александрович, кандидат технических наук, главный инженер проекта ВСИПТС ИрГУПС

В апреле 2008 г. ученый совет университета, хорошо осознавая потребности транспортной отрасли и страны в целом, откликнулся на них и принял решение о создании в качестве структурного подразделения в своем составе Восточно-Сибирского института проектирования транспортных систем (ВСИПТС ИрГУПС).

Целями создания института были провозглашены:

- активное участие в реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г. в части проектирования капитальных ремонтов и модернизации железнодорожного пути на Восточно-Сибирской железной дороге;
- участие в проектно-изыскательских работах по развитию транспортной инфраструктуры Сибири, Забайкалья и Севера;
- научные исследования, внедрение научно-практических разработок ученых ИрГУПС в проекты нового железнодорожного строительства и реконструкции сети железных дорог;
- участие в инфраструктурных проектах Иркутской области;
- привлечение преподавателей, сотрудников, аспирантов и студентов к решению научно-практических задач;
- повышение качества подготовки специалистов за счет выполнения разделов реальных проектов.

Следует отметить, что практическая подготовка студентов, аспирантов и преподавателей строительных специальностей всегда была в центре внимания в транспортных вузах Федерального агентства железнодорожного транспорта. Сегодня в университетском комплексе ИрГУПС создан проектно-изыскательский комплекс (ПИК ИрГУПС), в состав которого входят Восточно-Сибирский институт проектирования транспортных систем (ВСИПТС ИрГУПС, г. Иркутск) и Проектно-технологическое бюро «ЗаБИЖТ-ТрансПроект» (г. Чита).

Итак, 2008 год явился годом становления института.

За этот год при работе над первыми проектами в институте сложился коллектив, способный выполнять творческие проектные работы в сложных инженерно-геологических условиях.

В 2008 году специалистами ВСИПТС ИрГУПС был запроектирован комплекс селезащитных сооружений на ручье Вредном на 995-м км пк 1–2 перегона Кунерма – Дельбичинда ВСЖД.

Кроме того, на 996-м км пк 4–6 были выполнены инженерные изыскания и вариантное проектирование лавинозащитных сооружений для защиты железнодорожной станции Дельбичинда от снежных лавин.

Следует подчеркнуть, что институтом ВСИПТС ИрГУПС в процессе разработки рабочего проекта по объекту «Защитные сооружения на Восточно-Сибирской железной дороге. 995-й км пк 1–2 участка Кунерма – Дельбичинда» как инициативная научно-исследовательская разработка была предложена, а работниками ВСЖД внедрена система мониторинга лавинных потоков на 996-м и 1005-м км ВСЖД; система может быть использована и на других дорогах в сложных условиях: на селеопасных, скально-обвальных участках же-

лезных дорог. В разработке этой системы приняли участие преподаватели кафедр «Путь и путевое хозяйство» и «Телекоммуникационные системы» и студенты ИрГУПС.



Коллектив ВСИПТС ИрГУПС, 2008 год

Следующий, 2009 г. стал годом уверенного освоения серьезного вида проектно-изыскательских работ – проектирования ремонтов железнодорожного пути, а также годом активного обсуждения и апробации достигнутых результатов.

В 2009 г. были выполнены проектно-изыскательские работы для рабочего проектирования усиленного среднего ремонта на Восточно-Сибирской железной дороге – филиале ОАО «РЖД» и проекты укладки стрелочных переводов на железобетонных брусках на станциях ВСЖД: Слюдянка-2, Горхон, Онохой, Зуй.

В работе по проектированию ремонтов принимали участие не только сотрудники института, но и преподаватели кафедр университета, а также аспиранты и студенты строительного факультета.

Работа в коллективе института под руководством опытных изыскателей, проектировщиков и путейцев позволила студентам-дипломникам лучше выполнить дипломные проекты, освоить тонкости проектирования, разобраться в требованиях к оформлению чертежей и выдаче проектно-сметной документации.

Так, например, дипломниками рассматривались актуальные вопросы защиты объектов ВСЖД от селевых потоков (студентка Я. Петрухно), внедрения экспериментальных креплений на горно-перевальном участке ВСЖД (студентка Н. Сендзяк), а также внедрение участковой системы ведения путе-

вого хозяйства в дистанциях пути на ВСЖД: Нижнеудинской, Ленской, Севербайкальской, и КрЖД: Саянской.

По итогам работы в 2008–2009 гг. сотрудники ВСИПТС ИрГУПС – преподаватели, аспиранты и студенты – подготовили 20 докладов на третью все-российскую научно-практическую конференцию с международным участием в апреле 2009 г. и 10 докладов на английском языке на первую международную конференцию студентов и аспирантов в мае 2009 г. Фактически институт явился одним из основных организаторов проведения названных конференций.

Кроме того, сотрудники института приняли участие во многих других научных конференциях 2009 г.:

1. Инновации на железнодорожном транспорте – 2009: юбилейная научно-техническая конференция. – Санкт-Петербург, 28–29 сентября, ПГУПС, 2009 г.;

2. Безопасность регионов – основа устойчивого развития: вторая научно-практическая конференция, 28 сентября – 01 октября, ИрГУПС, 2009.

3. Транспортная инфраструктура Сибирского региона: межвузовская научно-практическая конференция, 12–15 октября, ИрГУПС, 2009.

4. Особенности проектирования и строительства железных дорог в условиях Дальнего Востока: межвузовская научно-техническая конференция. ДВГУПС, 2009.

5. Юбилейная конференция, посвященная 50-летию электрификации Красноярской железной дороги, декабрь 2009, КрИЖТ – филиал ИрГУПС.



На изысканиях, на перегоне ВСЖД, 2009 год

2010 год стал годом освоения серьезного вида проектных работ – проектирования объектов реконструкции (модернизации) железнодорожного пути на ВСЖД. Определенным признанием высокого качества работ, выполняемых

в нашем институте, стало решение руководства ВСЖД о выдаче технических заданий по двум объектам модернизации на ВСЖД.

Руководство дороги не ошиблось в своих ожиданиях.

Проектировщики ИрГУПСа показали себя грамотными и ответственными специалистами, ими впервые на ВСЖД были выполнены проекты модернизация бесстыкового пути на участках: Посольская – Тимлюй и Тимлюй – Селенга.

В 2010 г. специалистами ВСИПТС ИрГУПС были выполнены проектно-изыскательские работы для рабочего проектирования модернизации железнодорожного пути, капитального ремонта, усиленного среднего и среднего ремонтов на Восточно-Сибирской железной дороге – филиале ОАО «РЖД», всего – 14 объектов.



Обсуждение продольного профиля по рабочему проекту капитального ремонта пути, 2010 год



Рабочие моменты проектирования, 2010 год

В работе по проектированию ремонтов принимают участие не только сотрудники института, но и преподаватели кафедр университета, а также аспиранты и студенты строительного факультета.

В 2011 г. специалисты ВСИПТС ИрГУПС с высоким качеством в соответствии с утвержденным графиком выдачи проектно-сметной документации выполнили проектно-изыскательские работы по шести объектам модернизации железнодорожного пути, четырем объектам капитального ремонта и двум – усиленного среднего ремонта на Восточно-Сибирской железной дороге – филиале ОАО «РЖД».

На протяжении всего периода строительства объектов проектировщики ИрГУПС осуществляли авторский надзор за реализацией проектных решений, выезжали на строящиеся объекты, оперативно реагировали на вопросы дирекций: Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры – филиала ЦДИ ОАО «РЖД», Восточно-Сибирской дирекции по ремонтам пути – филиала ЦДРП ОАО «РЖД» и Дирекции по капитальному строительству ВСЖД – филиала ОАО «РЖД».

При ИрГУПС на базе кафедры «Мосты» под руководством Н.М. Быковой создана рабочая группа по обследованию искусственных сооружений, которая выполняет работы не только для ВСЖД, но и по другим объектам Иркутской области и Республики Бурятия.



Коллектив ВСИПТС ИрГУПС, 2011 год

В 2012 г. выполнены проектно-изыскательские работы по пяти объектам модернизации 2013 г. на Восточно-Сибирской железной дороге.

2012 год – это время уверенного выполнения работ по одиннадцати объектам капитального ремонта и модернизации железнодорожного пути на ВСЖД.

Кроме того, этот год знаменателен защитами кандидатских диссертаций четырьмя аспирантами ИрГУПС – сотрудниками ВСИПТС ИрГУПС в диссертационном совете ДВГУПС по научной специальности 05.22.06 – «Железнодорожный путь, изыскание и проектирование железных дорог»:

1. Холодов П.Н. по теме «Выбор оптимального решения в проектировании железных дорог на основе многокритериальной оценки»;
2. Лагереv С.Ю. по теме «Совершенствование способов съемки плана железнодорожного пути»;
3. Титов К.М. по теме «Выбор оптимального положения трассы легкого рельсового транспорта в городской среде»;
4. Карпов И.Г. по теме «Обеспечение устойчивости бесстыкового пути в сложных условиях эксплуатации».

Именно благодаря накопленному научно-инновационному потенциалу ВСИПТС ИрГУПС сумел расширить сферу своих договоров. Иркутскжелдорпроект – филиал ОАО «Росжелдорпроект» в 2012 г. заказал ВСИПТС ИрГУПС инновационную проектную работу «Разработка шумозащитных мероприятий на ст. Дивизионная Восточно-Сибирской железной дороги ОАО «РЖД». Республика Бурятия». (Договор № ВСИПТС-12-16-ШМ).

По данному договору ответственным исполнителем был К.М. Титов, так как в его кандидатской диссертации рассматривались критерии шумового загрязнения и методы шумозащиты.

В 2012 году выполнены проектно-изыскательские работы по шести объектам модернизации и пяти объектам капитальных ремонтов на Восточно-Сибирской железной дороге.



На изысканиях, на перегоне ВСЖД, 2012 год

К сожалению, в 2013 г. резко изменилась в худшую сторону ситуация с заключением договоров на проектно-изыскательские работы. И в 2013–2014 гг. был выполнен незначительный объём проектно-изыскательских работ. К сожалению, в связи с ухудшением социально-экономической ситуации в стране, и сегодня, в 2015 г., портфель заказов остается пока весьма скромным, в нём лишь несколько заявок на выполнение проектно-изыскательских работ и один договор, над которым ведётся работа.

Тем не менее, работа нашего института в целом может быть оценена «на отлично». Институт ВСИПТС ИрГУПС явился организатором восьми научно-практических конференций: были организованы и проведены четыре Всероссийские научно-практические конференции с международным участием «Проблемы и перспективы изысканий, проектирования, строительства и эксплуатации железных дорог» (в 2008–2010 гг.) и четыре Международные конференции студентов и аспирантов «Problems and Prospects of Survey, De-

sign, Construction and Maintenance of Northeast Asia Transport Systems» (2009–2012 г.).



Сборники трудов конференций, в которых принимали участие сотрудники института

Следует отметить, что за прошедшие четыре года специалистами ВСИПТС ИрГУПС совместно с кафедрами ИрГУПС и ПТБ «ЗаБИЖТ-ТрансПроект» были выполнены интересные работы с элементами научно-исследовательского поиска:

1. Подготовка технического обоснования на разработку научных рекомендаций проектирования инфраструктуры новой железнодорожной магистрали «Полуночное – Обская» по проекту «Урал Промышленный – Урал Полярный», 2008 г. В данной работе принимали участие многие ученые университетского комплекса ИрГУПС;
2. Комплексная экспертная оценка целесообразности устройства грузопассажирского железнодорожного сообщения г. Иркутск – аэропорт «Иркутск-Новый», 2009 г.;
3. Разработка стандарта организации «СТО РЖД 1.14.002-2009. Строительство железнодорожного пути и капитальных сооружений. Порядок инженерных изысканий» (совместно с ПИИ «Иркутскжелдорпроект» – филиал ОАО «Росжелдорпроект»), 2009 г.;
4. Разработка обоснований по созданию двух отделений в программу создания Научно-образовательного центра по инновационному развитию железнодорожного транспорта ИрГУПС (Отделение № 1 «Современные технологии изысканий и проектирования железных дорог» и Отделение № 2 «Инновационные подходы в строительстве, ремонте и эксплуатации инфраструктуры»), 2010 г.;
5. Подготовка предложений по разработке целевых программ развития транспортного комплекса Иркутской области, 2010 г.;

6. Определение уровня силового воздействия от подвижного состава на бесстыковую конструкцию пути в условиях горно-перевального участка ВСЖД, 2010 год.

Нельзя не заметить положительное влияние работы в институте аспирантов и соискателей ИрГУПС. Аспиранты на практике внедряют свои идеи, публикуют статьи, принимают участие в разработке и испытании новых технологий изысканий и проектирования ремонтов железных дорог, а также программных продуктов, широко известных на рынке, и программ собственной разработки.



*Доклад руководству Правительства Иркутской области и университета
о перспективах развития скоростного рельсового транспорта
к новому аэропорту города Иркутска*

Таким образом, работа ВСИПТС ИрГУПС, привлечение студентов, аспирантов и преподавателей различных кафедр университетского комплекса к участию в проектно-изыскательских и научно-исследовательских работах, выполняемых подразделениями ВСИПТС ИрГУПС, имеет 10 положительных результатов.

1. Участие в реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года и проектов развития транспортной инфраструктуры Сибири и Забайкалья, ремонтов и модернизации железнодорожного пути на ВСЖД;

2. Повышение уровня практической подготовки студентов, аспирантов и преподавателей кафедр университета;

3. Повышение качества проектов за счет разработки отдельных разделов с элементами научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;
4. Разработка нормативно-технической документации по проектированию транспортных систем;
5. Обеспечение подготовки кадров высшей квалификации, переподготовки и повышение квалификации преподавателей и специалистов на основе новейших достижений научно-технического прогресса в области проектирования транспортных систем;
6. Организация и проведение научно-практических конференций;
7. Участие в программах международного научно-технического сотрудничества университета;
8. Выполнение аккредитационных показателей университета;
9. Развитие материально-технической базы университета;
10. Воспитательная и профориентационная деятельность.

Кроме того, хотелось бы подчеркнуть, что Восточно-Сибирский институт проектирования транспортных систем ИрГУПС, созданный в апреле 2008 г., за 7 лет своей работы прошел непростой путь становления, формирования коллектива единомышленников-профессионалов, способных решать непростые задачи изысканий и проектирования в сжатые сроки по заданию Восточно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Институт проектирования и университет ИрГУПС составляют единое целое, институт является одной из точек роста университета, учебно-научно-производственной лабораторией, в которой воспитываются будущие поколения инженеров-изыскателей, проектировщиков, строителей, путейцев.

Самое важное: в сотрудничестве проектного института ИрГУПС и Восточно-Сибирской железной дороги появилась возможность обучения студентов на реальных проектах железнодорожного транспорта, что существенно повышает качество подготовки кадров для железной дороги.

Участие проектного института ИрГУПС наряду с Иркутскжелдорпроектом в проектной работе по заказам Восточно-Сибирской железной дороги поддерживает здоровую конкуренцию проектировщиков, хорошие амбиции и желание повышать качество проектных работ.

Модернизация и развитие железных дорог в Сибири является сложной научно-технической проблемой, так как железные дороги развиваются в районах многолетнемерзлых пород, высокой сейсмической опасности, развитых экзогенных процессов, неблагоприятно влияющих на безопасность, плавность и бесперебойность движения поездов.

В Иркутском государственном университете путей сообщения в течение 25 лет развивается научное направление, связанное с современными технологиями изысканий и проектирования, строительства и эксплуатации железных дорог в сложных условиях Сибири.

Научное направление оказалось хорошо подготовленным и готово решать задачи по разработке проектов модернизации железнодорожного пути в сложных условиях эксплуатации Восточно-Сибирской железной дороги, в том

числе задачи по проектированию защитных противоселевых и противолавинных сооружений на участках Байкало-Амурской магистрали.

Многие участники научного направления работают преподавателями университета и осуществляют подготовку студентов и аспирантов.

Научное направление, которое ИрГУПС выдвигает как базу для сотрудничества с Министерством транспорта и ОАО «Российские железные дороги», чрезвычайно актуально в современных условиях, когда железнодорожный транспорт РФ переходит на более высокий уровень развития, повышения скоростей и осевых нагрузок, а перспективы развития сети железных дорог всё более связываются с районами Сибири и Севера, чрезвычайно богатыми в ресурсном отношении, но весьма сложными в отношении транспортного строительства.

Именно на эти непростые вызовы современности может ответить научное направление, развивающееся в Иркутском государственном университете путей сообщения на базе института проектирования транспортных систем.

С 1 июня 2015 г. в результате проведённой оптимизации институт в формате проектного бюро вошёл в состав научно-исследовательского и опытно-конструкторского института транспорта ИрГУПС.

И сегодня коллектив проектного бюро полон новых идей, с уверенностью смотрит в будущее, готов работать на благо университета и транспортной отрасли России!

УДК 379.8

**Е.П. Миронова, К.А. Кирпичников,
Е.В. Непомнящих, Я.В. Клочков***

**«ДЕНЬ ПУТЕЙЦА В ЗАБАЙКАЛЬЕ» –
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК
СПЕЦИАЛЬНОСТИ «СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ, ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО»**

В статье рассматривается организация «Дня путейца в Забайкалье» – своеобразной олимпиады среди студентов специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: день путейца, подготовка кадров.

**E.P. Mironova, K.A. Kirpichnikov,
E.V. Nepomnyashikh, Y.V. Klochkov**

**PROFESSIONAL HOLIDAY FOR STUDENTS
OF RAILWAY PROFESSIONS IN THE TRANS-BAIKAL
RAILWAY INSTITUTE**

In article the organization of «Track maker day in Zabaikalia» – the original Olympic Games among students of a specialty «Construction of the railroads, track and track maintenance» is considered.

KEYWORDS: track maker day, staff training.

«День путейца в Забайкалье» – это мероприятие, на котором и без фразы: «Чувствуйте себя, как дома» тебе хорошо и уютно. Впрочем, в Забайкальском институте железнодорожного транспорта по-другому не принято, не заведено, на этом празднике все свои и каждому рады.

** Миронова Екатерина Павловна, студентка Забайкальского института железнодорожного транспорта (ЗабИЖТ) – филиала Иркутского государственного университета путей сообщения в Чите;*

Кирпичников Константин Александрович, кандидат технических наук, доцент ЗабИЖТ;

Непомнящих Евгений Владимирович, старший преподаватель ЗабИЖТ;

Клочков Яков Владимирович, ассистент ЗабИЖТ

В статье рассматривается организация и проведение одного «Дня путейца в Забайкалье», который прошёл 29 апреля 2015 года в Чите, но на этом примере хорошо видны особенности организации подготовки кадров.

«День путейца в Забайкалье» является своеобразной олимпиадой среди студентов специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», он проводится в ЗаБИЖТе уже более 20 лет, а ведь именно хорошими традициями живёт и развивается университетский комплекс ИрГУПС.

Участники конкурса – команды 2-го, 3-го, 4-го курсов специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», команда железнодорожного техникума и сборная команда Иркутского государственного университета путей сообщения.

«День путейца» – многоэтапный конкурс, продуманный до мелочей.

Первый этап – визитная карточка команды.

Тут, пожалуй, достаточно несколько слов: качественно, с юмором и глубоким содержанием.



Конкурс «Визитная карточка»

Следующее испытание – интеллектуальная битва под названием «Башковитый путеец». Название говорящее и довольно ёмкое. Ребята отвечают на множество вопросов, касающихся общей эрудиции и конкретных разделов их будущей профессии. Очень познавательный и развивающий конкурс.



Конкурс «Башковитый путеец»

Например, нужно было решить следующую задачку: «На участке пути длиной 500 м, расположенном в кривой радиусом 800 м, 15 % шпал пришли в негодность. Назовите количество шпал, требующих замены».

У тебя, читатель, тоже есть возможность проверить себя. Соль задания заключается в том, что студент должен знать, какое количество шпал приходится на один километр пути. И правильный ответ – 150 шпал.

Или вот такой вопрос: «В какой стране действует закон, который запрещает поцелуи на вокзалах?» Оказывается, по мнению французов, это становится причиной задержки поездов. Но всё равно не понятно, как они там живут без такого трогательного момента всей процедуры прощания.

Всегда радуют достойные ответы участников, которые в 90 %, а то и больше – правильные. Особой похвалы заслуживают команды из Иркутска, которые всегда показывают отличные теоретические знания.

Следующий конкурс – «Ты – мне, я – тебе!», где по очереди команды задают вопросы своим коллегам.

Конкурс капитанов, бесспорно, захватывающее зрелище. Ребята с ловкостью, скоростью и профессионализмом, которому позавидуют опытные путейцы, собирают крепления КБ-65. Складывается впечатление, что этот «орешек» для них совсем не проблема.



Конкурс капитанов

Сложная задача стояла и перед членами жюри, которым требовалось оценить скорость и правильность всех действий.

Завершающий конкурс раскрывает творческий потенциал участников. Задача состоит в интерпретации («озвучке») картины из известного фильма на «путейский» манер.

Уютно, весело, органично всё устроено. Чувствуется богатый опыт прошлых лет плюс творческий подход организаторов – преподавателей кафедры «Строительство железных дорог» ЗаБИЖТа, и как результат – отличное настроение.



Работа компетентного жюри

Однако это только первая часть праздника, за ней следует полевой этап практической работы на участке железнодорожного пути на полигоне института.

Несмотря на то, что погода 29 апреля в Чите была ветреной и не особо весенней, ребята с достоинством и завидной стойкостью прошли испытания этого этапа конкурса. При этом проявились как практические умения и навыки будущих строителей железных дорог, так и их лидерские качества.

Вот представьте себе, стоишь на расстоянии 50 м от площадки, где развернулось очередное действие, например, по забиванию костылей в шпалы, притом всё это на скорость, на качество исполнения, а искры усердия и старания конкурсантов, указания командиров до тебя долетают звонко и четко. Сразу чувствуется характер и боевой настрой участников.

В 2015 году, юбилейном для университета, победила команда 4-го курса ЗаБИЖТа, второе место заняла команда из Иркутска, а третье – команда Читинского техникума.

Как известно, в качестве памятного символа на подобных мероприятиях принято вручать значки, кубки, медали, дипломы, сертификаты, тут много вариантов.

Но на этом празднике всё устроено совершенно особенно.

Каждому участнику вручается – что бы вы думали? Путевой костыль! Но не простой, а обработанный: отшлифованный и подписанный. Вот такая традиция, наполненная глубоким смыслом преданности профессии.

Ребята помимо «костыль-сертификатов» получили большие торты, книги о Забайкальской железной дороге и необходимые студентам «полезности»: наушники, «мышки», «флэшки», фонарики и т. д.



Шьём-перешиваем, победу добываем!



Геодезический контроль пути

Кульминация любой олимпиады – это награждение участников и поздравление победителей.

Приятный бонус ждал всех участников в конце олимпиады – гречневая каша и горячий чай со сладостями.



Путейца покормить – святое дело!

А вообще, студенты и преподаватели кафедры «Строительство железных дорог» Забайкальского института железнодорожного транспорта – большая и дружная семья. Недаром за ними гордое звание строителей. Им удалось построить свою, как принято говорить официальным языком «ячейку общества», в которой, кстати, отменно готовят гречневую кашу. Стоит посетить «День путейца в Забайкалье» только ради этого вкуснейшего блюда, не говоря уже и о самом празднике.

Не знаю, получилось ли у авторов убедить вас, что это не просто ежегодное традиционное мероприятие, а действительно праздник, где повседневность отходит в сторону, а её место занимают задорное настроение и боевой олимпийский настрой.

Ждём Вас на «День путейца в Забайкалье – 2016»!

Сами всё увидите и во всем убедитесь.

УДК 101

В.Е. Осипов*

ПРИНЦИП СООТВЕТСТВИЯ: ЕДИНСТВО ФИЗИЧЕСКОЙ КАРТИНЫ МИРА

В статье рассматриваются вопросы единства научного знания на основе отношений корреляции между физическими теориями.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: теория, принцип, картина мира, единство физического знания.

V.E. Osipov

THE CORRESPONDENCE PRINCIPLE: UNITY PHYSICAL WORLD

The issues of scientific knowledge unity based on the correlation between physical theories are considered in the paper.

KEYWORDS: theory, principles, world view, physical knowledge unity.

Классическая наука и основанная на ней философия не ставили остро вопрос о единстве физической картины мира, так как в это время практически безраздельно господствовали механистические представления в теоретическом мышлении. Фундаментальные открытия в физике на рубеже XIX–XX веков и последовавшее за ними создание новых теорий существенно изменили представления ученых о характере физических процессов и способе их познания. В связи с созданием релятивистской и квантовой теории в философии науки возникли ряд новых мировоззренческих и методологических проблем, наполнились новым содержанием и традиционные философские представления. В частности, необходимо более глубоко осмыслить диалектику объекта и субъекта в познании; рассмотреть вопросы о характере и динамике становления и развития теории; вопросы соотношения новых теорий с традиционными классическими теориями и основанной на них естественнонаучной картине мира и строго детерминистическом стиле научного мышления. В этой связи примечательно то, что первые исследования данной проблемы были осуществлены основоположниками новой физики, среди которых особо необхо-

* *Осипов Василий Евдокимович, доктор философский наук, профессор Иркутского государственного университета путей сообщения*

димо отметить А. Пуанкаре [1], М. Планка [2], А. Эйнштейна [3], Н. Бора [4], В. Гейзенберга [5], М. Борна [6]. Таким образом, новая философия физики есть необходимое и естественное порождение самой этой науки, а не привнесена в нее извне различными, порой спекулятивными философскими системами.

Непосредственным воплощением единства физики и философии были методологические принципы, сформулированные основоположниками этой науки. Отношение к каждому из них в философии науки было различным и неоднозначным. Принцип дополнительности Н. Бора сразу вызвал острые дискуссии среди представителей различных философских систем, особенно между сторонниками материалистической и позитивистской философии; в то время как принцип соответствия, также сформулированный великим датчанином, был принят в научном и философском сообществе относительно спокойно и единодушно, возможно, потому, что он включал в себя в качестве фундамента математические схемы предельных переходов новой теории в предыдущую и тем самым подкреплял интуитивную уверенность ученых в единстве физических картин мира. Но со временем дискуссии вокруг идеи дополнительности перешли в позитивный анализ, в чем несомненную роль сыграли неустанные усилия самого Н. Бора по разъяснению своих взглядов на цельность и противоречивый характер квантовомеханических процессов. Принцип соответствия, напротив, становится все более дискуссионным в методологической литературе, особенно в связи с анализом сущности теоретического знания и динамики его становления; многие традиционные представления в познании единства физических теорий не являются незыблемыми и требуют современного более глубокого осмысления. Ключевым вопросом в анализе данных проблем является, на наш взгляд, выявление философского и конкретно-научного статуса методологических принципов вообще и принципа соответствия в частности.

Принцип соответствия в физике берет свое начало из интуитивных представлений прошлого о наличии некоторой преемственности в развитии научного знания. Еще Н.И. Лобачевский при создании неевклидовой геометрии опирался на идею ее глубокой связи с прежней математикой. Позднее эту идею в неявной форме применил А. Эйнштейн в работе над теорией относительности, рассматривая предельные переходы релятивистской теории в ньютонову механику и наличие определенной согласованности между ними одним из доказательств истинности новой физики. Духом преемственности с классическими законами излучения были проникнуты квантовые представления М. Планка. Но ни в одном из перечисленных выше случаев еще нет явной формулировки принципа соответствия; его содержание не ограничивается только простой схемой предельных переходов и классической идеи преемственности научного знания, а может быть более полно представлено только как существенный элемент всей системы методологии науки.

Принципы вводятся в науку не произвольно и тем более в рамках достигнутого знания, но отражают собой качественно новый и более высокий этап ее развития, рождение новой концептуальной системы и связанных с нею методов познания и форм выражения закономерных связей и отношений. По-

этому приоритет в науке часто принадлежит не тому, кто интуитивно и неосознанно применил какую-либо идею в границах существующих гносеологических и мировоззренческих парадигм, а тому, кто сформулировал ее в явном виде, осознал ее новизну и принципиальное значение в развитии научного знания.

Введение принципа соответствия в философию науки связывают, прежде всего, с именем Н. Бора, который выразил его как методологическое правило, стремление до предела использовать понятия механики и электродинамики в новой области познания, несмотря на противоположность между этими классическими теориями и квантом действия. «Принцип соответствия, – подчеркивал Н. Бор, – выражает тенденцию использовать при систематическом развитии теории квантов каждую черту классической теории. Но целесообразная интерпретация такого рода производится с учетом существенного различия между постулатами обеих сторон» [4, т. 2, 15]. В последующем регулятивные возможности этого принципа были достаточно успешно реализованы В. Гейзенбергом при создании квантовой механики, что явилось основанием для его всеобщего признания.

Широкая применимость и эффективность любого научного принципа сами по себе еще не доказывают его теоретическое и философское обоснование. Принципы – это не только начало научного исследования, но и его конечная цель. Исходные принципы служат основой интерпретации теории, ее фундаментальных положений и сами, в то же время, нуждаются в развернутом толковании с учетом всей системы уже сложившегося знания, гносеологических установок и мировоззренческих норм научного сообщества.

Н. Бор не давал строгих определений своим принципам методологии физики и не выражал их в строгой классической форме, а уточнял и пропагандировал их в течение всей своей жизни, стремился проследить их действие и в других науках. Такая терминологическая неопределенность оправдана особенно на первоначальной стадии развития и применения идеи, так как не ставит строгих границ на пути ее уточнения и экстраполяции. Но в последующем развернутые и строгие определения становятся необходимостью методологического анализа проблемы; они концентрируют в себе основное содержание теории, выражают ее сущность, ее гносеологическое и мировоззренческое значение. Но абсолютная строгость мысли имеет и негативную сторону; она таит в себе потенциальную возможность завершения творческого продолжения мысли.

В современной философии науки все более отчетливо прослеживается тенденция противоречивого характера самого процесса познания: чрезмерное стремление к абсолютной строгости выражения положений и выводов теории зачастую приводит исследователя не к более глубокому познанию сущности вещей и процессов, но удаляет нас от истины, ведет к чрезмерной формализации суждений и утрате смысла. Вскрыть содержательную сторону процессов не всегда возможно только методами формально-логического вывода. Да и математика не является абсолютно строгой и доказательной дисциплиной, о чем свидетельствуют сами ее представители [7, 363]. Тем более, абсолютно

строгие математические схемы и однозначные логические выводы не являются главными и основополагающими в содержательных теориях, например, в физике. Что касается методологии науки или гуманитарного знания, то в этих областях познавательной деятельности человека главную роль играет не логика суждений, но творческий разум и интуиция, хотя четкость мышления должна быть присуща нашему мышлению всегда; хаос мысли – признак нездорового ума.

Н. Бор говорил о принципе соответствия как о «стремлении» исследователя использовать достижения классической науки в новой теории. Последующая же интерпретация этого принципа, связанная с необходимостью уточнения его содержания и смысла, стала все более опираться на логико-математические схемы предельных переходов, истинность и правомерность которых оказалась весьма сомнительной. Но именно на этой почве была сформулирована общая схема динамики развития научного знания, в основе которой лежат кумулятивистские представления о характере отношений между прежней теорией (T1) и новой (T2), основанные на схеме предельных переходов между ними.

Впервые наиболее полно задача теоретического обоснования принципа соответствия на основе идеи всеобщего кумулятивизма была выполнена в 1948 г. И.В. Кузнецовым [8]. Рассматривая принцип соответствия в контексте проявления диалектики относительной и абсолютной истины, закона интегральной связи между системами понятий как целостными образованиями, И.В. Кузнецов сформулировал его так: «Теории, справедливость которой установлена для той или иной предметной области, с появлением новых, более общих теорий не устраняются как нечто ложное, а сохраняют свое значение для прежних областей как предельная форма и частный случай новых теорий. Выводы новых теорий в той области, где была справедлива старая «классическая» теория, переходят в выводы классической теории; математический аппарат (фундаментальные уравнения и их следствия) новой теории, содержащий некий характеристический параметр, значения которого различны в старой и новой предметной областях, при надлежащем значении характеристического параметра асимптотически переходит в математический аппарат старой теории» [9, 341]. Такой предельный переход происходит, например, при $C \rightarrow \infty$ для теории относительности и при $\hbar \rightarrow 0$ для квантовой теории и квантовой механики.

Методологической основой такой интерпретации принципа соответствия служит предположение, что каждая последующая теория служит обобщением предыдущей и содержит в себе все содержание последней, сводит ее к своему предельному, частному случаю. Само развитие научного знания предстает перед нами в качестве сменяющих друг друга качественно отличных систем понятий и законов более общего порядка, как беспредельный процесс научного познания, при котором каждое рождение новой теории и замкнутой концептуальной системы понятий и законов означает появление еще одной сферы большего объема, более полно и точно отражающей действительность по сравнению с обобщаемыми предшествующими знаниями. В такой интер-

претации диалектики научного знания релятивистская механика есть обобщение нерелятивистской (Ньютоновой) и сама, как часть классической физики, является частным случаем квантовой [10, 573].

Достаточно легко прослеживается генетическая и концептуальная связь данной интерпретации принципа соответствия с общими воззрениями на динамику научного знания, изложенными во взглядах К. Поппера на логику и рост научного знания [11], на структуру научных революций Т. Куна [12] и особенно в методологии научно-исследовательских программ И. Локатоса [13]. Каждый из них, несомненно, отличается своими оригинальными взглядами на логику и рост научного знания, но всех их объединяет сугубо кумулятивистский подход к решению данной проблемы, который таит в себе значительные сложности и недостатки методологического и чисто научного характера. Поэтому П. Фейерабенд объединил все эти подходы в один бесформенный ком и поступил с ним приблизительно так же, как это сделал в свое время Л. Фейербах с философией Гегеля. Он сформулировал идею антикумулятивизма и провозгласил, что «наука представляет собой по сути анархичное предприятие: теоретический анархизм более гуманен и прогрессивен, чем его альтернативы, опирающиеся на закон и порядок» [14, 142]. Спор между сторонниками кумулятивизма и антикумулятивизма, таким образом, остается незавершенным.

Конечно, трудно и даже невозможно мыслящему ученому согласиться с идеей методологического анархизма, особенно в изложении ее автора. Но, с другой стороны, идея глобального кумулятивизма тоже сильно уязвима и порой становится затруднительно ответить на вопрос, почему эта идея нашла такое широкое признание среди физиков, чье отношение к философским суждениям всегда было настороженно критическими, но иногда они безропотно и наивно впадали в объятия чисто математических гипотез и манипуляций с символами, очень далеких от реальных связей и отношений действительного мира.

Схема предельных переходов новой теории в прежнюю в определенном значении характеристического параметра не является безупречной с точки зрения ее физического и тем более методологического обоснования. Как показал Н. Розен [15], в общем случае уравнение Шредингера не переходит в уравнение Гамильтона – Якоби, а действительное содержание принципа соответствия намного шире схемы предельных переходов.

Известный аргентинский философ в области методологии науки Марио Бунге вообще называет мифом утверждение о том, что релятивистская теория переходит в классическую при $C \rightarrow \infty$. Нерелятивистские приближения при этом могут сохранить некоторые типично релятивистские черты, которые невозможно согласовать с соответствующей классической теорией. В свою очередь, классическая теория может иметь черты, вообще не свойственные более общей теории. Аналогично и в квантовой механике. Гильбертово пространство не имеет классического предела; «квантовая механика является гораздо более новой, чем другая неклассическая теория» [16, 263–265]. Добавим к изложенным выше суждениям то, что сама процедура устремления значения

скорости света к бесконечности, а постоянной Планка к нулю возможна только как чисто математический прием, игра символами, и не имеет никакого физического содержания и смысла; более того, этот чисто формально-логический прием ведет к нивелированию теории относительности и квантовой теории, поскольку в этом случае они лишаются своих исходных понятий и принципов. Скорость света имеет вполне определенное физическое значение, и это значение принято во всех физических и естественнонаучных теориях, а безудержной мысли можно позволить приравнять ее значение не только к бесконечности, но и к нулю, и тогда мы получим еще более фантастические результаты и сделаем из них соответствующие философские выводы. Мир фантазии безграничен!

Таким образом, мы снова встречаемся с дилеммой: либо признание эвристической и методологической роли принципа соответствия и кумулятивизма в отношении между сменяющимися друг друга теориями, либо провозглашение методологии антикумулятивизма, возможно, в более легкой завуалированной форме. Выводы, которые делает М. Бунге из своих заслуживающих внимания результатов, граничит с отрицанием принципа соответствия вообще. Он считает, что отношения между теориями можно плодотворно обсуждать только тогда, когда они аксиоматизированы.

Но естественнонаучные теории, как и некоторые математические системы, могут быть приняты лишь условно за аксиоматико-дедуктивные системы. Следовательно, содержательные теории не могут быть объединены отношением соответствия, так как они принципиально не поддаются полной аксиоматизации.

Формализация и аксиоматизация теории не может считаться решающим аргументом в вопросах ее истинности и тем более в анализе динамики научного знания, на что неоднократно обращали внимание ведущие естествоиспытатели XX столетия (см. подробнее [17]). «Математический язык, – пишет Л. де Бройль, – является чисто дедуктивным, он позволяет строго выводить следствия из посылок. Эта строгость, являющаяся его силой, является также его слабостью, поскольку она замыкает круг, за пределы которого он не может больше выйти» [18, 326].

Принято считать, что чисто аксиоматико-дедуктивный метод не является творческим в науке, в отличие от интуиции. Но не следует и принижать роль этого метода; сам Л. де Бройль использовал метод математической гипотезы при выводе своей формулы, выражающей длину волны светового излучения через отношение постоянной Планка и импульса. Правда, он дополнил математическую формулу физической гипотезой о том, что не только свет, но и микрочастицы обладают волновыми свойствами, существенно поколебав тем самым традиционную картину мира классической физики.

Вопрос о возможности применения схем предельных переходов для выражения смысла принципа соответствия и динамики развития научного знания не может быть решен однозначным образом, так как для этой цели необходим анализ не одного, а многих подходов – в том числе естественнонаучного и общеметодологического. Кумулятивистский подход к анализу динамики и

эволюции теоретического знания, выраженный в схемах предельных переходов, действительно имеет серьезные ограничения; но и критика этого метода тоже не может быть принята в качестве достаточно аргументированного критерия истинности противоположных суждений.

Для решения сложных проблем необходимо, в принципе, неограниченное число подходов и ни один из них или его альтернатива не может быть принят за единственно верный. В этом случае необходимо системное мышление, учет как можно большего числа аргументов в обоснование имеющейся гипотезы и их альтернатив; каждый из них может содержать в себе элементы истины и заблуждения, быть продуктивным и контрпродуктивным.

Кумулятивизм и антикумулятивизм – это крайности как абсолютизации схем предельных переходов, с одной стороны, так и методологического анархизма – с другой. Более предпочтительным представляется некумулятивистский подход как их диалектическое отрицание, основу которого составляет не формально-логический, а содержательный подход, основанный на реальной логике развития физической теории. Суть некумулятивистского подхода к анализу динамики научного знания можно, на наш взгляд, с достаточной долей адекватности отразить в рамках отношений корреляции между рядом расположенными локальными теоретическими системами. Обозначим лишь черты этого подхода и попытаемся сформулировать Правила отношений соответствия между сменяющимися друг друга теориями.

Следует сразу оговориться, что методы, основанные на формализации знания, в принципе неприменимы к анализу вопросов гносеологии и методологии в гуманитарных науках; в лучшем случае они могут применяться здесь как вспомогательное средство лишь в той степени, пока их использование не ведет к утрате сущности и специфики предмета познания. Поэтому схемы предельных переходов между теориями, которые имеют определенное знание в анализе динамики научного знания, нужно рассматривать, скорее, как чисто математический или физический прием, чем общеметодологический метод. Принципы методологии науки основаны на естественнонаучном знании, но они ограничены и системно включают в себя обще гносеологические постулаты, содержание и интерпретация которых необходимо предполагает элементы поливариантности и субъективности. Поэтому в принципе не может быть единого мнения у аналитиков относительно содержания и сущности принципов методологии науки, динамики и характера научного знания, единства объективного и субъективного в познании и других общих и фундаментальных проблем гносеологии. Следовательно, и некумулятивистский подход к анализу динамики научного знания тоже является одним из возможных, отражающих собой некоторую тенденцию развития сложного и многогранного организма науки.

Элементы кумулятивизма и антикумулятивизма есть в динамике научного знания, но не они являются главными в формировании единой естественнонаучной картины мира. Единая естественнонаучная картина мира и ее ядро – физическая картина мира более похожи не на бесформенную массу песка или на вложенные друг в друга структуры, но представляют собой некую объ-

емную и грандиозную панораму, где все рядоположенные элементы взаимосвязаны между собой взаимными переходами в систему. Каждая научная теория – это фрагмент единой панорамы, единой научной картины мира.

В развитии научного знания интенсивное и экстенсивное, как правило, не осуществляется в чистом виде; они взаимно полагают и дополняют друг друга. Теории качественно отличаются прежде всего своим предметом исследования и формой выражения закономерности явлений, методом познания. Предметы исследования классической и квантовой механики различны и поэтому одна из них не может быть формально-логическим обобщением другой. Н. Бор отмечал, например, в принципе соответствия не только совпадение частот спектральных линий, вычисленных классической и новой теорией в области больших значений квантовых чисел; он подметил здесь более глубокие связи и еще в начале зарождения новой физики предупреждал, что «механизм изучения в обоих случаях совершенно различен» [4, т. 1, 253].

Также различны предметы исследования теории относительности и классической механики. А. Эйнштейн, как известно, отказался от господствовавшего в физике того времени представления об эфире и стал рассматривать поле в пустоте как новый вид физической реальности, не нуждающейся в механическом носителе. Поэтому полученные Эйнштейном преобразования имеют в теории относительности другое физическое толкование, чем то, какое вкладывали в них первоначально Лоренц и Фицджеральд на основе классического подхода. Таким образом, теория относительности и квантовая механика не могут сменить классическую физику или включить ее в себя в виде частного случая из-за существенного различия предметов их исследования. Классическая механика – это существенный и незаменимый элемент в системе научного знания; бессмысленно изучать движение макротел методами физики микромира. Электромагнитная, релятивистская, квантовомеханическая и другие картины мира не обобщают и не уточняют собой механическую. Каждая из них является локальной, отражает разные уровни материи, и только в совокупности они дают полное представление о мире, формируют единую естественно-научную картину физической реальности.

Новая теория не всегда является уточнением прежней из-за существенного различия предметов их исследования; о процедуре уточнения можно говорить только в рамках одних и тех же представлений, например, о движении теоретической мысли от Галилея к Ньютону. Точность научного знания есть определенность его результата [19]. Уточнение – это логическая процедура перехода от менее определенных форм результата познания какой-либо области явлений к более определенным и применима она к оценке суждений об одной и той же области явлений, обозначает собой так называемое «увеличение числа десятичных знаков». В этом смысле квантовая механика не есть уточнение классической, ибо в таком случае она была бы не более чем уточненной классической физикой, а принцип соответствия – ненужной конструкцией, содержание которого полностью покрывается диалектикой относительной и абсолютной истины. Новая теория не уточняет формулировку законов и принципов предыдущей теории, но ограничивает и делает более определен-

ными пределы ее предметной области, пределы экстраполяции ее положений и выводов. Более того, прежняя теория по своей строгости и обоснованности положений может быть более точной в сравнении с последующими; классическая механика до сих пор считается образцом точности научного знания. Теория Н. Коперника на первоначальном этапе значительно уступала по точности вычислений движения планет данным, полученных Клавдием Птолемеем на основе геоцентрической картины Солнечной системы. Новая теория отличается от прежней не точностью формулировок и более широким содержанием, но прежде всего новым предметом исследования и методами познания. При этом сохраняется определенная преемственность научного знания, как непосредственно физическая, так и методологическая, и в этом суть и назначение принципа соответствия.

Принцип соответствия выражает отношение тождества перечисления различных теоретических систем в области совпадения предметов их исследования. Объективной основой отношений соответствия между теориями служит качественное многообразие материи и форм ее проявления. Отношение соответствия охватывает собой не только математический формализм теорий, но всё их содержание: исходные положения и принципы, методы научного познания, их интерпретацию и формулируемую ими картину мира как теоретическую реконструкцию объекта познания.

Любая научная теория возникает не произвольно, но потому, что определенный фрагмент действительности вовлекается в познавательную деятельность субъекта, появляется соответствующий объект исследования, определяющий ее характер, отличие от других теорий и сходство с ними, возможность их взаимного перехода в предельных случаях значения некоторого характеристического параметра. В процессе познания объекта из всего многообразия его свойств происходит выделение существенного и всеобщего, такой совокупности его характеристик, которые составляют предмет познания данной теории. В предмете теории отражается не всё многообразие свойств реальных объектов, случайные и неустойчивые признаки, делающие реальные события индивидуальными и неповторимыми, а такая совокупность их характеристик, которая как всеобщее выражает их сущность для данного класса отношений. Таким образом, предмет теории и объективен, и субъективен; он представляет собой сущность объекта, опосредованную познавательной деятельностью субъекта, субъективную реконструкцию свойств объекта как нечто целое.

Объект науки качественно неисчерпаем, и поэтому он неполно входит в содержание отражающих его теорий. Теория включает в свой предмет лишь определенный срез действительности, такую совокупность устойчивых, существенных и всеобщих характеристик объекта, которая проявляет себя по отношению к субъекту как закономерность и вследствие этого вовлекается им в познавательную деятельность. Поэтому предмет теории представляет собой не цельное и непосредственное отражение объекта, а его некоторую часть, нечто абстрактное, то есть его теоретическую реконструкцию. Геометрия оперирует не реальными кругами, треугольниками и т. д., что отмечал еще Платон, а идеальными или абстрактными объектами, в которых отражена сущность реаль-

ных объектов, выраженная в чистом виде в аксиомах и теориях этой науки. Аналогичным образом, современная физика описывает поведение не реальных микрочастиц, а некоторые абстрактные объекты, тождественные в рамках вероятностной теории. Идеальный характер конструируемых теорией объектов позволяет проводить с ними различные манипуляции и преобразования, подчас весьма далекие от реальности; исследовать их свойства в пограничных ситуациях, например, применить значение скорости света, равный бесконечности, и приравнять нулю постоянную Планка, несмотря на то, что в теории относительности и в квантовой теории эти константы имеют вполне определенное значение.

Один и тот же объект своими отдельными сторонами может быть предметом различных теорий, что является онтологическим и гносеологическим основанием установления отношений соответствия между ними и тем самым формирования единой физической картины мира.

Реконструкция теоретического объекта происходит не произвольно или по сговору ученых, а в соответствии с природой отражаемого объекта и внутренней логики развития самой теории. И так как реальная действительность качественно многообразна, не сводима к чисто иллюзорному представлению о вложенных одна в другую структурах, то и теоретические объекты некорректно представлять в духе идеи глобального кумулятивизма.

В. Гейзенберг, например, выделяет в физике четыре завершенных и относительно замкнутых систем познания: 1) механику Ньютона; 2) теорию теплоты; 3) электродинамику и теорию относительности; 4) квантовую теорию. Кроме них он отмечает общую теорию относительности, которая еще не нашла своей окончательной формы, и указывает на необходимость создания еще одной замкнутой системы в связи с формированием теории элементарных частиц [5, 68–78].

Объекты исследования этих систем принадлежат разным уровням материи, формам ее проявления, и их невозможно представлять как вложенные одна в другую структуры. Это значит, что и соответствующие им теоретические объекты, как и развитие физической теории в целом, сочетают в себе как черты преемственности и единства научного знания, так и качественного многообразия и поливариантности форм выражения закономерности мира. Каждая из замкнутых систем науки относительно самостоятельна, в своем развитии реконструирует соответствующий, несводимый к другим теоретический объект и формирует локальную картину как часть общей физической картины мира, общей панорамы онто-гносеологической реальности.

По своей структуре теоретический объект неоднозначен и включает в себя различные уровни познания – конкретно научный, общенаучный и философский. Конечно, теоретический объект реконструируется на основе определенной системы конкретно-научных суждений и посылок, характеризующих собой данную теорию и отличающих её от других. Но эта реконструкция не произвольна по отношению к методологии, а представляет собой конкретно-научное воплощение исторически определенной системы общенаучных прин-

ципов, содержание которых уже не ограничивается рамками данной теории, а уходит в область интертеоретических отношений и философии науки.

Таким образом, каждый теоретический объект представляет собой органическое единство единичного, особенного и всеобщего. В различных теоретических объектах эти уровни отражения представлены неодинаково и здесь невозможно установить какие-то единые пропорции. Но исторический анализ развития науки и её современное состояние обнаруживает некоторую общую тенденцию: чем выше уровень развития науки, тем сильнее проявляют себя процессы её теоретизации и диалектизации, более существенными и многообразными становится её связи с философией как в обосновании исходных принципов теории, так и в мировоззренческих и методологических выводах, вытекающих из её конкретно-научного содержания.

Многообразие форм проявления всеобщего в конкретно-научном знании предполагает его единство и позволяет нам говорить об определенной общности теоретических объектов науки и единой физической картины мира. Таким образом, единство физической картины мира предполагает не его единообразие, но постулирует соразмерность, соответствие и гармонию всех её сторон и форм, выраженных в теоретическом познании.

Физический мир един и взаимосвязан. Единство физической картины мира доказывает уже то, что в Международной системе измерений единиц физических величин (СИ) все они рассматриваются в едином масштабе, с которым можно соотнести и любые специальные единицы. Это свидетельствует о единстве, глубокой взаимосвязи и преемственности в развитии не только физического, но и всего научного знания. На данном этапе развития науки корреляционный подход может быть достаточно эффективным и при анализе отношений между различными областями теоретического знания в целом.

В качестве заключения данной статьи сформулируем правила соответствия между прежней теорией (Т1) и новой (Т2).

1. Отношения соответствия между прежней теорией Т1 и новой теорией Т2 возможны только тогда, когда предметы их исследования и формируемые ими теоретические объекты имеют сферы пересечения.

2. Теория Т1 и Т2 не противоречат и не отрицают друг друга, но дополняя друг друга, образуют единую физическую картину мира.

3. Сменяющие друг друга теории Т1 и Т2 обе истинны. Уточнение новой теорией прежней теории происходит не от формулировок законов, но границ экстраполяции её выводов.

Данные положения созвучны по форме законам логики Аристотеля, но содержание и смысл их различны в той мере, в которой диалектическая логика отличается от формальной. Здесь принцип соответствия выполняется тоже лишь внешне и только приблизительно.

Корреляционный подход к анализу динамики научного знания и интерпретации принципа соответствия может быть представлен только в нежесткой, и поливариантной форме взаимной детерминации теорий в процессе их формирования, так как невозможно в принципе аксиоматизировать творческий

процесс развития науки, да это и не нужно делать в интересах самой науки и её философии.

Принципы преемственности научного знания и материального единства мира не детерминируют однозначным образом содержания и формы выражения закономерности явления новой теории; этот процесс можно представить только лишь как некоторую тенденцию, свойственную процессу развития вообще.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Пуанкаре А. О науке. – М., 1983.
2. Планк М. Единство физической картины мира. – М., 1966.
3. Эйнштейн А. Собрание научных трудов : в 4 т. – Т. 4. – М., 1967.
4. Бор Н. Избранные научные труды : в 2 т. – Т. 1. – М., 1970, Т. 2. – М., 1971.
5. Гейзенберг В. Физика и философия. Часть и целое. – М., 1984.
6. Борн М. Физика в жизни моего поколения. – М., 1963.
7. Клайн М. Математика. Утрата определенности. – М., 1984.
8. Кузнецов И.В. Принцип соответствия в физике и его философское значение. – М., 1948.
9. Кузнецов И.В. Преемственность, единство и минимизация научного знания – фундаментальные черты научного метода // Материалистическая диалектика и методы естественных наук. – М., 1966.
10. Берестецкий В.Б. Квантовая механика // Большая Советская энциклопедия. – 3-е изд. – Т. 11.
11. Поппер К. Логика и рост научного знания. – М., 1983.
12. Кун Т. Структура научных революций. – М., 1985.
13. Локатос И. Фальсификация и методология научно-исследовательских программ. – М., 1995.
14. Фейерабенд П. Избранные труды по методологии и науки. – М., 1990.
15. Rosen N. The relation between classical and quantum mechanics // American journal of physics. – 1964. – Vol 32. – № 8.
16. Бунче М. Философия физики. – М., 1975.
17. Осипов В.Е. Гносеологический урок физики XX столетия // Культура. Наука. Образование. – Иркутск, 2014. – № 4.
18. Бройль Л.де. По тропам науки. – М., 1962.
19. Осипов В.Е. Точность научного знания как гносеологическая категория // Известия Иркутского университета. Серия «Философские науки». – Иркутск, 2002 г. – № 2(6).

УДК 625.1

А.В. Хобта*

ВОСТОЧНО-СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ВО ВРЕМЯ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945 ГГ.)

Раскрываются главные факты деятельности железной дороги региона в условиях военного времени. Особое внимание направлено на организационные моменты жизни предприятия в трудное время. Показаны пути решения железнодорожниками главных производственных проблем, освещены мероприятия дороги по активизации труда железнодорожников.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: история ВСЖД, Великая Отечественная война, оперативные перевозки, воинские перевозки, женский труд, условия военного времени

A.V. Hobta

EAST SIBERIAN RAILWAY DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR (1941–1945)

Disclosed are the main facts of the railway operations in the region in wartime. Special attention is directed to the organizational aspects of life of the enterprise in a difficult time. The ways of solving the main railway production problems highlight event of the road to revitalize the labor railwaymen.

KEYWORDS: history of East-Siberian Railway, the Great Patriotic War, operational transport, troop transport, women's work, wartime conditions.

Многие славные страницы вписали в летопись Великой Отечественной войны железнодорожники Восточной Сибири. Работая в тылу, восстанавливая разрушенное войной железнодорожное хозяйство, участвуя в боевых операциях, они с честью выдержали трудные испытания, проявили мужество и героизм.

22 июня 1941 г. с обращением по радио к советскому народу от имени правительства выступил заместитель председателя Совета народных комиссаров, народный комиссар иностранных дел В.М. Молотов. После сообщения о нападении на советские границы немецко-фашистских войск, на маленьких

* **Хобта Александр Викторович**, кандидат исторических наук, заместитель директора музея истории ВСЖД филиала ОАО «РЖД»

станциях и крупных узлах дороги прошли митинги. Люди выражали гнев и возмущение вероломным нападением врага. В резолюции митинга рабочих Черемховского железнодорожного узла записано: «Мы, железнодорожники, все как один обязуемся работать так же чётко, как наш родной брат – Рабоче-Крестьянская Красная Армия, Морской Флот и Авиация» [1].

На митинге 22 июня бригадир заготовительного цеха депо Улан-Удэ Пахалин сказал: «Наша бригада считает себя мобилизованной на трудовом фронте». На следующий день во всех сменах депо состоялись митинги: железнодорожники давали клятву выполнить долг перед Отечеством.

235 путейцев, движенцев и членов их семей станции Михалёво присутствовали на митинге, созванном в связи с нападением немецко-фашистских войск на нашу страну. Единодушно была принята телеграмма в адрес народного комиссара обороны: «...По первому вашему зову мы все как один готовы пойти на передовые позиции» [2].

С первых дней войны работа Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД) была переведена на военный график. Трудовые коллективы, как и вся страна, начали работать под лозунгом «Всё для фронта! Всё для Победы!».

Тысячи железнодорожников предприятий и учреждений Улан-Удэнского и Гусиноозёрского отделений вышли 3 августа 1941 г. на оборонный воскресник. Кто бы где ни работал – работали с особой энергией. На рабочих местах многие перевыполняли норму в несколько раз.

Во Всесоюзном трудовом воскреснике 17 августа 1941 г. на ВСЖД приняли участие 25 845 человек.

Около двухсот женщин Слюдянского узла выходили в воскресенье на работы, чтобы быстрее завершить ремонт пути. На станциях Мысовая, Горхон, Нижнеудинск, Зима, Черемхово и других узлах сотни женщин в свободное от домашних забот время отдавали свой труд на дело улучшения работы железнодорожного транспорта.

С первых дней войны восточносибирские железнодорожники включились в мощное патриотическое движение по оказанию помощи фронту. В газете «Восточно-Сибирская правда» было опубликовано обращение железнодорожников станции Иркутск-2 (Иркутск-Сортировочный) отправлять на фронт тёплые шубы, шапки, валенки, бельё. Работница вагоноремонтного депо станции Нижнеудинск Кожевникова писала: «Пусть мой полушубок греет тебя, дорогой сынок, пусть он греет тебя и сохраняет твою жизнь для нашей Родины, которую защищают наши дорогие бойцы» [3. С. 372]. 24 декабря 1941 г. со станции Иркутск отошёл специальный поезд с подарками для фронтовиков. В 20 вагонах было 40 тысяч индивидуальных посылок (колбаса, кондитерские изделия, спирт, лыжи). К празднику Красной Армии на фронт были доставлены 23 вагона со сборными мостовыми балками и 93 тысячи посылок. Всего за годы войны из Иркутской области на фронт было направлено 160 вагонов с подарками [3. С. 373].

На ВСЖД поддержали инициативу работников Иркутского отделения о сборе средств на постройку колонны танков «Иркутский железнодорожник». Работники Управления дороги, путейцы, работники железнодорожных узлов

перечисляли заработанные деньги, работали на воскресниках. К началу 1942 г. было собрано более 3,3 млн руб. [2. 2 марта]. Некоторые коллективы за активное участие в сборе денег получили благодарственные телеграммы за подписью И.В. Сталина [2. 1944. – 16 марта].

За годы войны было перечислено 2 337 383 руб. компенсаций за неиспользованный отпуск и отчислено 5 903 тыс. руб. однодневных заработков [3. С. 369].

В сентябре восточносибирские железнодорожники начали принимать военно-санитарные поезда, при этом проводился ремонт прибывшего подвижного состава. Об отличной работе коллектива вагонного депо Иркутск-Пассажирский свидетельствует благодарственная запись командования и коллектива военно-санитарного поезда № 241 [4. С. 67].

Только за пять месяцев 1941 г. на Восточно-Сибирскую дорогу поступило 52 санитарных поезда. На обслуживание военно-санитарных поездов мобилизовались работники депо С.М. Сапьянов, Д.М. Егрищев, К.И. Бондарчук, А.Ф. Ломакин, А.И. Вишнякова и другие.

По решению Государственного Комитета Оборона (ГКО) в Восточной Сибири было развёрнуто более 100 эвакуационных госпиталей [5. С. 184]. Два госпиталя размещались на станции Слюдянка: в клубе железнодорожников и в школе № 50. 29 января 1942 г. в Слюдянку прибыл первый санитарный поезд. Все медицинские работники, штат госпиталя во главе с начальником, представители советских, партийных, комсомольских, профсоюзных организаций встретили раненых в торжественной обстановке.

В железнодорожном клубе станции Зима организованы курсы медицинских сестёр. Четыре раза в неделю по четыре часа женщины слушали лекции врача и отвечали на вопросы. Они готовы были после овладения специальностью медицинской сестры отправиться на передовые позиции, чтобы оказывать первую медицинскую помощь раненым бойцам Красной Армии.

На дороге остро стоял вопрос об обеспечении предприятий и рабочих запасными частями, материалами. Все подразделения ВСЖД включились в поиск внутренних резервов. Ощущая острую нехватку металла, во многих коллективах создавали собственные литейные цеха, где переплавляли металлолом. Путьцы и связисты, в отсутствие новых, восстанавливали старые детали. Борьба за использование внутренних резервов носила всеобщий характер. Своими силами на ВСЖД изготавливали бензин из сапропелитов, с помощью нескольких предприятий был налажен выпуск мыла, которым дорога обеспечивала себя полностью.

Во втором полугодии 1941 г. в связи с постоянным прибытием грузов резко выросли темпы работы. Под грузовыми операциями в сутки было занято до десяти вагонов.

Для подвозки балласта, шпал, рельсов нужны были платформы, которые приказом НКПС были отданы под погрузку воинских эшелонов. Пришлось перейти на постройку платформ своими силами. Болты, гайки, угольники изготавливали из металлолома дороги. С Петровского металлургического завода (Забайкалье) своими силами организовывали поставку круглого, углового и

листового железа. Деревянные изделия изготавливали у себя на лесозаготовках. Таким образом дорога построила 950 платформ.

В годы войны ещё более широкое распространение получил лунинский метод. Многие машинисты паровозного депо станции Слюдянка, «полунински ухаживая за паровозами», боролись с пережогом топлива и добивались большой экономии угля. Так, машинист Чуреев за декабрь сэкономил 4 212 кг, Кокора – 5 515 кг, Велеско – 4 000 кг, Лезин – 3 900 кг, Курамов – 3 889 кг, Садчиков – 4 055 кг. Они добивались этого путём изоляции котлов, цилиндров, рабочих труб, продувкой паровозных котлов. Они применяли сажесдуватель для передней части топки, их паровозы были оборудованы водоподогревателем. Выезжая из депо, машинисты проверяли исправность патрубков, элементов коллектора, так как самое незначительное дутьё в передней топке вызывало перерасход топлива. Ставя паровоз на промывку, они следили за очисткой стенок топки, исправностью колосниковой решётки, плотностью закрывания дверки шуровки, фронтона листа, а также проверяли установку конуса на оси трубы.

Поездные вагонные мастера Черемховского резерва П. Кудрин и Я. Попов, сопровождая товарные поезда, применяли лунинский метод: готовясь в поездку, они вместе с осмотрщиками вагонов Пункта технического осмотра принимали поезда, узнавали, какие случались неполадки в пути следования, помогали слесарям менять подшипники. В пути следования они, кроме служебного ремонта, производили замену неисправных рессор, производили крепление буферных стаканов, меняли негодные болты и контрольные валики.

В Слюдянском вагоноремонтном пункте увеличивались ряды двухсотников и трёхсотников. Бригадиры Комин и Коноплев, инициаторы высокой производительности труда, увлекали остальных личным примером. По 2,5–3 нормы за смену выполнял слесарь сборочного цеха Коновалов и ученик железнодорожного училища № 3 Голованов. Плотники ремонтировали по три вагона вместо одного по плану. Маляры Супруненко и Тарелова выполняли нормы на 850 % каждая [6. С. 184].

В июле 1941 г. на Восточно-Сибирской было 320 лунинских бригад, а к 1943 г. их стало более 400 [7. С. 231]. С началом войны на лунинский метод перешли и работники других железнодорожных профессий: стрелочники, токари, слесари, машинисты водокачек. В каждой службе имелись «свои» лунинцы. Стали широко известны имена машинистов В. Шишкина (Нижеудинск), И. Василенко (Зима), А. Шибунина (Слюдянка).

Много внимания на ВСЖД уделялось стахановской работе. «Стахановские методы труда – боевое оружие железнодорожников», – гласила передовая статья в газете «Восточно-Сибирский путь» [2. 1942. – 14 августа]. В публикации отмечалось, что распространение опыта передовых рабочих должно было быть одной из главных задач руководителей служб и предприятий. Газета призывала каждого железнодорожника множить ряды стахановцев, чувствовать себя так, как будто находишься на фронте.

В августе 1942 г. в политотделе дороги состоялось совещание стахановцев, участники которого поделились опытом работы, рассказали о социалистическом соревновании. Начальник станции Черемхово А.И. Дмитриев поделился опытом, как работникам станции удалось завоевать переходящее Красное Знамя НКПС. Сплочённый коллектив обеспечивал быструю погрузку угля и отправлял поезда по «наркомовскому» графику. Ещё один участник совещания начальник станции Выдрино Г.В. Огиенко – инициатор безотцепочной погрузки и разгрузки вагонов и внедрения лунинских методов труда на своей станции. Коллектив станции совершенно отказался от услуг путейских рабочих. Ремонт стрелок движеньцы делали сами. Они также меняли рельсы, усовики, накладки и крестовины. В свободное от работы время коллектив станции заготовил дрова и обеспечил себя топливом на зиму. На совещании выступили передовые машинисты И.Ф. Василенко (депо Зима) и Асеев (депо Улан-Удэ). Первый рассказал, как он добился большой экономии топлива, а второй – как увеличил пробег паровоза до миллиона километров между «подъёмочными» ремонтами [2. 1942. – 12 августа]. Стахановцы делились своим опытом в газете «Восточно-Сибирский путь».

18 мая 1944 г. в Иркутске состоялось дорожное совещание начальников дистанций пути, начальников балластных карьеров, секретарей узловых парткомов и председателей райпрофсожа. Заместитель начальника дороги, начальник Службы пути Андрей Афанасьевич Шумаков выступил с докладом о задачах путейцев в предстоящий весенне-летний период. Объём работ по оздоровлению пути на дороге почти был в два раза выше, чем в 1943 г., но несмотря на трудности дорога имела все возможности не только выполнить, но и перевыполнить план. А.А. Шумаков рассказал о планах набора кадров для ремонта пути. Руководство дороги разрешило отправить большое количество людей с других Служб. Помимо того, проводился набор рабочей силы в колхозах и посёлках. На работы направлялись учащиеся старших классов. А.А. Шумаков предлагал часть рабочей силы привлечь из путевых обходчиков, домохозяек, за счёт массовых выходов на воскресники.

Наряду с основной работой в паровозных и вагонных депо выпускали военную продукцию – гранаты, снаряды, ящики для них. В Иркутском и Улан-Удэнском паровозных депо приступили к изготовлению мин.

По приказу НКПС на сети дорог восточной части дорог формировались паровозоремонтные поезда. Такой поезд № 28 был создан в паровозном депо Слюдянка. Депо на колесах имело все присущие ему цеха и коллектив в составе 40 человек (из них 15 было из депо Слюдянка), руководил им инженер депо Улан-Удэ Е.С. Моисеенко. В марте 1943 г. поезд был направлен в распоряжение НКПС (расформирован в декабре 1945 г.) [8. С. 244].

В помощь фронту восточносибирцы изготовили поезд-баню. Возглавлял строительство в вагонном депо Иркутск-1 молодой инженер В.И. Уваров. Инициативу, производственную смекалку при изготовлении поезда проявили бригада столяров Чевякова, плотники Потехин, Белобатько, Сулиманов, Денисов, Ледниченко, Поггузов, Шустов и другие. Состав поезда-бани включал восемь вагонов: два вагона-бани, клуб, котельную, прачечную, кладовую, ва-

гон для ручной стирки, служебный вагон. Пропускная способность вагона-бани была очень большая. За время помывки бельё проходило через дезинфекционную камеру, прачечную, сушильную, гладильную. Боец, выйдя из бани, получал чистое и выглаженное бельё.

Железнодорожники ВСЖД в феврале 1943 г. подготовили для освобожденной Южно-Донецкой железной дороги оборудование, инструменты, инвентарь. Общая сумма переданных основных средств составила 23,5 млн руб.

Для организации работ по устройству временных обходов на случай разрушения в период военных действий приказом начальника дороги М.П. Сычёва проводились изыскательские работы для устройства временных мостовых переходов на реках Уда, Ия, Ока, Белая, Китой, Иркут, Селенга, Уда-2, Джиды.

Следует отметить и заботу о пассажирах дальнего следования. Станция – единственный источник получения информации о военных действиях. В связи с этим на станциях были организованы окна ТАСС и стенды с картами военных действий. Именно такой хорошо оборудованный стенд с картой имелся, например, на станции Нижнеудинск [6. 1944. – 17 сентября].

На ВСЖД заготовка продуктов своими силами была одним из направлений работы. Во время прополочной и уборочной компаний все подразделения дороги оставляли только дежурный персонал, а остальных отправляли в совхозы. Все крупные предприятия дороги имели свои подсобные хозяйства. Ход полевых работ отражался в газете «Восточно-Сибирский путь», где наряду с передовыми предприятиями назывались и отстающие коллективы [2. 1944. – 13 мая].

Заудинский мясокомбинат обеспечивал мясным бульоном, который перевозили в цистернах. Из овощей и бульона готовили первое блюдо. Второе блюдо готовили из конины. Особая контора советско-монгольской торговли, закупая лошадей для военных организаций, отбракованных передавала на ВСЖД. Кроме того, для обеспечения продуктами питания все подразделения дороги организовали свои подсобные хозяйства, а на Байкале был организован лов рыбы. В паровозных депо штамповали ложки и вилки.

Такая мобилизация внутренних резервов была отмечена вниманием НКПС. На ВСЖД с других дорог приезжали ознакомиться с опытом работы.

В связи с уходом на фронт на дороге встала остро кадровая проблема. На фронт ушло 9 тыс. железнодорожников, а на укрепление железных дорог на Западе – 4 130 человек.

В 1941 г. четырнадцать женщин, готовившихся получить железнодорожные профессии, обратились ко всем женщинам ВСЖД с призывом поддержать их инициативу создать из женщин неиссякаемые резервы квалифицированных железнодорожников всех профессий.

Роль советских женщин в работе железнодорожного транспорта в дни войны резко возросла. Заменяя мужчин, уходивших на фронт, женщины в тылу помогали громить врага. Сотни женщин – работниц ВСЖД в суровые дни войны показывали образцы самоотверженного труда. Всей дороге были известны имена диспетчеров Галины Ботвенко, Нины Сазыкиной, свердловщиц

Ионовой, Денисовой, инженера-паровозника Александровой, помощника машиниста (затем машиниста) Е. Сурминой и других, во много раз перевыполнивших производственные показатели [2. 1941. – 1 августа].

Жена Зиминского диспетчера Сутурина вместе с женой секретаря парторганизации отделения движения Надеждой Ланько изучали профессию дежурного по станции. Домохозяйки станции Бараты Гусиноозёрского отделения овладели профессиями от стрелочника до дежурного по станции. Домохозяйки Исайкова, Ручина, Кручинина, Тарасова, Лоскутова, Кобытова пришли в депо Слюдянка и заявили о желании приобрести специальность токаря и слесаря [2. 1941. – 1 августа]. Женщины, никогда не работавшие на железной дороге, осваивали профессии стрелочников, как это сделала К.Г. Семенова на станции Бараты.

Л.А. Василина, проводив мужа на фронт и оставшись с пятерыми детьми, решила помогать фронту в тылу, освоив профессию мужа – путевого обходчика. Она вспоминала: «Одежда у путевого обходчика была такова: телогрейка, платок, посконная юбка, штаны из грубого сукна, кирзовые сапоги; через плечо – большой гаечный ключ на ремне, на поясе – петарды, сигнальные флажки, молоток для простукивания рельсов, рожок для дачи сигналов и фонарь, который заправлялся керосином. Два обхода в день – каждый по 6 км, итого – 12. Идти нужно было навстречу поезду. Иногда бывало и волки выходили на пути. Мужчины боялись, а я одна ходила. Свой отрезок пути содержала в чистоте, вручную по травинке всё выпалывала. Только трудом, неустанным, тяжёлым, изматывающим последние силы, можно было поддержать бойцов, не на жизнь, а на смерть сражавшихся с ненавистным врагом. Работа путевого обходчика была не только тяжёлой, но и очень ответственной. Страна жила по законам военного времени – малейшая ошибка в работе могла обернуться бедой для семьи» [9. С. 4].

Юной 16-летней стрелочницей работала на станции Будагово З.И. Степанова (Шабанова). Начала работать без практики и специального обучения. Азы профессии постигала на рабочем месте.

Женщины овладевали профессией машиниста паровоза, а также помощника и кочегара. Например, машинистом паровоза были М. Лапшина (станция Зима), Е. Сурмина (станция Иркутск-Сортировочный). В Тайшете инициатором создания женских паровозных бригад была секретарь комсомольской организации Е.Л. Николаенко. Многие женщины работали в смешанных бригадах [10. С. 44]. Были и полностью женские паровозные бригады. На женские плечи легло много другой работы. Они обеспечивали надлежащее санитарное состояние помещений, ремонтировали одежду, обеспечивали бригады горячим питанием.

На ВСЖД за период войны было обучено железнодорожным профессиям 15 414 женщин, в том числе 58 паровозных машинистов, 431 помощник машиниста, 637 кочегаров, 282 слесаря, 562 дежурных по станции, 1616 стрелочников, 387 вагонных слесарей, 1118 проводников, 171 электрик [2. 1946. – 8 марта]. Однако, как отмечал заместитель начальника дороги Д. Прихожий, нельзя сказать, что на дороге подготовили кадры по всем видам профессий. Не

хватало проводников, помощников паровозов, шоферов. Несмотря на недостатки в подготовке кадров, проведённая Управлением ВСЖД большая организаторская работа позволила устранить нехватку рабочих основных железнодорожных профессий.

Самоотверженный труд советских женщин на железнодорожном транспорте в дни войны не оставался без внимания. На ВСЖД семь женщин награждены правительственными наградами, 437 – нагрудными знаками, в том числе «Почётному железнодорожнику» – 30 человек и значком «Ударнику Сталинского призыва» – 256 женщин.

В дни войны 76 женщин выдвинуты на руководящие посты. Так, бывший начальник больницы Никонова стала начальником врачебно-санитарного отдела, бывший инспектор Врачебно-санитарной службы Головенко – помощник начальника службы по кадрам, от директора школы до начальника дорожного отдела школ выросла Требуховская, маневровый диспетчер Слуховая стала инженером движения и помощником дорожного ревизора по безопасности движения [2. 1946. – 8 марта].

Наряду с женщинами на рабочих местах трудились подростки. Для обучения подростков приглашались самые опытные мастера, которые не только обучали, но и передавали трудовые и боевые традиции железнодорожников. Для обучения железнодорожным профессиям приказом начальника ВСЖД от 27 марта 1942 г. были открыты филиалы школ фабрично-заводского обучения (ФЗО) на станциях Нижнеудинск, Зима, Улан-Удэ. Количество училищ и школ ФЗО на дороге в 1944 г. увеличилось вдвое по сравнению с 1940 г.

На ВСЖД уделялось внимание подготовке лыжников-бойцов. 18 марта 1943 г. политотделом ВСЖД принято постановление «О подготовке лыжников-бойцов и профсоюзно-комсомольском лыжном кроссе». Ставилась задача подготовить десятки тысяч выносливых, готовых к бою лыжников-бойцов. Комсомольские, физкультурные и общественные организации дороги со всей ответственностью отнеслись к решению этой важнейшей задачи. Развернув широко массово-политическую работу вокруг вопросов подготовки лыжников-бойцов и массового овладения лыжным спортом, добились значительных успехов в этой области. В зимний период 1942–1943 гг. на дороге подготовлено 17 736 лыжников-бойцов, 320 человек инструкторов военно-лыжного спорта. В профсоюзно-комсомольском лыжном кроссе 1943 г. первые места по дорогам Сибири и Дальнего Востока заняли Иркутское и Улан-Удэнское отделения дороги.

В конце июня 1941 г. с ВСЖД на Московскую железную дорогу была отправлена первая сплотка паровозов серии ФД и ИС (с вагонами «теплушками») во главе с машинистами С.В. Никоновым, А.Я. Пашновым и помощниками П.И. Литвином, В.К. Черновым, И.Н. Затылкиным [10. С. 35]. Паровозники направлялись и на другие дороги.

В декабре 1941 г. восточносибирские железнодорожники получили задание Государственного Комитета Обороны скрытно и как можно быстрее перебросить под Москву подразделения Забайкальского и Дальневосточного военных округов. Вот как об этом вспоминал начальник Восточно-Сибирской

железной дороги М.П. Сычёв: «Руководство дороги, для выполнения задания ГКО, решило добиться максимальной скорости для воинских эшелонов, организовав перевозки по принципу движения скорых пассажирских поездов. К приходу воинского эшелона на входную станцию вместо одного грузового паровоза подавались два пассажирских. Смена паровоза, осмотр и необходимый ремонт вагонов проводился за 10–15 минут. Затем эшелон шёл без остановок до следующего основного и оборотного депо. За сутки военные поезда проходили 1 200–1 300 км. Причём все они были пропущены по дороге без аварий и крушений» [11. С. 8].

Машинисты увеличивали скорость, не останавливаясь для дополнительного набора воды, диспетчеры обеспечивали «зелёную улицу» на всём главном ходу. Наибольшей скорости движения поездов – 1 300–1 400 км в сутки – в эти дни добились зиминские машинисты Моцкевич и Буянов. Военные подтверждали, что железнодорожники успешно справились с поставленными задачами. Дважды Герой Советского Союза генерал армии А.П. Белобородов вспоминал, что «последний эшелон дивизии вышел из Владивостока 17 октября, а 28 октября наши части уже выгружались в Подмосковье» [12. С. 4].

На станциях поезда обрабатывались без задержек. Например, женщины, заменившие мужчин, на станции Тайшет с минимальным количеством времени обеспечивали обработку поездов.

При доставке грузов на запад железнодорожники проявляли огромное чувство ответственности и мужество. Так, во время движения тяжёлого поезда в паровозную топку вместе с углем попала порода, что грозило не только снижением скорости, но и поломкой паровоза. Не останавливая поезда, машинист В. Ильин и помощник В. Отеев разгребли огонь, и по очереди влезая в раскалённую топку, очистили колосники, за что получили благодарность в приказе начальника дороги.

Паровозные бригады применяли ранее не использовавшиеся методы вождения поездов, например удлинённые тяговые плечи (Тайшет – Тулун, Тайшет – Ключевная). Шла ускоренная подготовка новых паровозных бригад.

Выдающиеся рейсы совершили паровозные бригады, возглавляемые Власовым и Кудрявцевым. Ведя по Зиминскому отделению поезд № 741, Власов на восточном участке, Кудрявцев на западном провели его с высокими кривоносовскими скоростями. Поезд на Зиминском отделении находился на 3 часа 10 минут меньше, чем было предусмотрено расписанием.

Наряду с воинскими перевозками железнодорожники выполнили огромный объём работ по эвакуации в Восточную Сибирь оборудования, материальных ценностей и людей из прифронтовых районов. К концу 1941 г. в Иркутскую область было эвакуировано с запада 15 крупных промышленных предприятий. Вместе с ними прибыло 10 тыс. рабочих и членов их семей [3. С. 343]. Основными узлами погрузочно-разгрузочных работ на дороге были станции Иркутск-Сортировочный, Улан-Удэ, Тайшет, Усолье-Сибирское и Черемхово. Всего в Иркутскую область и Бурятию было эвакуировано оборудование 36 промышленных предприятий. Станки ремонтно-механического завода из Днепропетровска разместили на станции Алзамай и на Усольском

заводе горного оборудования, оборудование Гомельского паровозного депо разместили на станции Тулун, Острогжского вагоноремонтного завода и литейно-механического завода г. Люблино – на Улан-Удэнский паровозоремонтный завод [7. С. 228]. В Азамай – Грязе-Орловский и Днепропетровский заводы.

Не смотря на «авральность» эвакуационных перевозок, дорога справилась с выполнением задания Наркомата путей сообщения (НКПС). Все коллективы добились уменьшения простоя вагонов при выгрузке вагонов. За 1941 г. железнодорожники сэкономили почти 270 тыс. вагоно-часов, что позволило перевезти дополнительно до 3,5 млн т грузов.

За успешное выполнение заданий правительства по перевозке оборонных и народнохозяйственных грузов орденами и медалями награждены 76 работников ВСЖД. В их числе орденом Ленина награждён Н.П. Соседенко – машинист депо Улан-Удэ и Ф.Т. Щетинин – машинист депо Нижнеудинск, орденом Трудового Красного Знамени – начальник дороги М.П. Сычёв. К маю 1944 г. 41 человека наградили значком «Почётному железнодорожнику», 289 человек – значком «Ударнику Сталинского призыва» [2. 1944. – 22 июня].

Огромная заслуга в организации работы дороги в военное время принадлежала начальнику дороги Михаилу Петровичу Сычёву. Он руководил ВСЖД с 23 сентября 1937 г. по 24 апреля 1945 г. Практически все дни войны Михаил Петрович возглавлял дорогу. В суровые военные годы было немало проблем, по многим вопросам ему приходилось держать ответ перед НКПС. Однако помимо указанной выше награды, его в 1944 г. наградили орденом Знак Почёта, в 1945 г. – орденом Отечественной войны и медалью «За трудовую доблесть». В том же году он получил знак «Почётному железнодорожнику». Постановлением Совета народных комиссаров СССР от 6 декабря 1943 г. ему присвоено звание генерал-директора тяги III ранга.

Следует отметить, что за годы Великой Отечественной войны на ВСЖД структура потока по родам грузов принципиально не изменилась, за исключением некоторых грузов, удельный вес которых несколько повысился. Так, удельный вес перевозок каменного угля, металла и некоторых других грузов увеличился на 2–10 %. Перевозка нефти, руды, дров по своему удельному весу оставалась на довоенном уровне. В то же время перевозка леса, строительных материалов и хлебных грузов абсолютно и относительно каждый военный год снижалась примерно в два раза.

Рассказывая о напряженном труде железнодорожников, невозможно не упомянуть об идеологической работе, составлявшей основу жизни государства в то время. На железной дороге велась огромная партийно-политическая работа. В августе 1941 г. политотдел ВСЖД провёл в ряде первичных партийных организациях семинары агитаторов по 10-часовой программе. На них были рассмотрены вопросы о ведущей роли агитатора на производстве, его месте, об организации социалистического соревнования и лунинского движения на транспорте, об организации и проведении агитационно-массовой работы в цехах, сменах, бригадах [5. С. 59].

Приведём несколько примеров проведения агитационно-пропагандистской работы на ВСЖД. Например, среди поездных вагонных мастеров Зиминского вагонного участка систематически проводились беседы [2. 1941. – 14 августа]. На 5-й дистанции пути было 23 агитатора. За каждым агитатором была закреплена группа рабочих, с которыми агитаторы повседневно проводили работу. На Нижнеудинском вагоноремонтном пункте, в цехе среднего ремонта была вывешена специальная доска «Что ты сделал сегодня для фронта?». На доске ежедневно отражались дела передовиков производства. Так, плотник В. Яновский сменные задания выполнял на 500–850 %, а токарь Архиреев – на 450–550 % [5. С. 78].

В 1944 г. на дороге развернулось соревнование среди предприятий и инженерно-технических работников за право подписать первомайский рапорт товарищу Сталину. На дороге велась книга «Трудовая слава», куда за успешное выполнение производственных заданий, за высокую производительность труда, проявленную инициативу в выполнении обязательств, данных товарищу Сталину, решением руководства дороги и Дорпрофсожа заносились фамилии лучших работников. И это тоже результаты агитационно-пропагандистской работы. Словом, последовательная целенаправленная разъяснительная работа давала свои результаты.

Мощным средством агитационно-пропагандистской работы являлась дорожная газета. С первых дней войны тема фронта вышла на первое место в газете «Восточно-Сибирский путь». Боевым действиям Советской армии против войск фашистской Германии посвящались различные информационные заметки, корреспонденции, статьи. Материалы газеты рассказывали об упорном сопротивлении, которое оказывала Советская Армия вражеским войскам. Кроме публикаций на самом видном месте ежедневных оперативных сводок Совинформбюро, газета помещала исторические материалы о прошлом ратном подвиге русских воинов.

В газете «Восточно-Сибирский путь» приводилась масса примеров самоотверженного труда, самопожертвования людей. Много внимания было обращено на использование простейших приспособлений, облегчающих труд людей. Среди многочисленных производственных тем особое внимание печати уделялось выполнению и перевыполнению плана. Газета рассказывала о борьбе за экономию металла, поддерживала творческую инициативу рабочих, передовые методы работы.

Наравне с этим корреспонденции газеты призывали бороться с бракоделами, полностью использовать внутренние резервы, соблюдать железную дисциплину, ударными темпами продвигать поезда.

В 1943 г. вышел Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта. Через год начальник дороги М.П. Сычёв в газете «Восточно-Сибирский путь» писал, что Устав явился мощным средством в укреплении дисциплины на Восточно-Сибирской железной дороге. Значительно снизилось количество опозданий и прогулов, меньше стало случаев брака в работе, невыполнения приказов и распоряжений [2. 1944. – 25 апреля].

Для восстановления железных дорог, по мере продвижения фронта на запад, на ВСЖД были сформированы Управления военно-восстановительных работ (УВВР-8, УВВР-10), Военно-эксплуатационные отделения (ВЭО-5, ВЭО-10, ВЭО-32), шесть поездов по ремонту подвижного состава (ПОДРЕ-Мы). Кроме того, было сформировано пять паровозных колонн особого резерва НКПС [7. С. 243].

ВЭО-10 также было сформировано на Восточно-Сибирской железной дороге в 1942 г. (на станции Иркутск-Сортировочный). Оно имело полный штат для обеспечения работы одного паровозного депо, двух дистанций пути, двух дистанций связи, одного вагонного участка и одного отделения движения. Работники ВЭО-10 летом 1944 г. налаживали работу станции Новоскольниковки (Псковская область) по четырём направлениям. Ночью 20 июля 1944 г. станция подверглась массированной бомбардировке немецкой авиацией. 70 иркутян под бомбами формировали эшелоны. В эту ночь погибло 37 человек, остальные получили ранения [13. С. 182–183]. После войны на братской могиле на станции Новоскольниковки поставлен памятник иркутянам, на котором нанесены имена погибших.

ВЭО-32 сформировано в марте – апреле 1944 г. из работников Амурской и Восточно-Сибирской железных дорог. На 1 мая 1944 г. личный состав ВЭО-32 состоял из 1695 человек, из них работников ВСЖД было 945 человек. В составе ВЭО-32 были две распределительные станции, четыре станции снабжения и 14 станций. Перед ВЭО-32 была поставлена задача обеспечения перевозок Калининского, затем Прибалтийского фронтов. Первым пунктом назначения была станция Ржев. В дальнейшем подразделения ВЭО-32 базировались на участке протяжением 642 км, включая станции Великие Луки, Новоскольниковки, Зилупе, Резекне, Крустпилс, Плявинис, где производились восстановительные и эксплуатационные работы.

Когда ВЭО-32 прибыл на Калининскую железную дорогу, то здесь встретились с земляками из ВЭО-10, личный состав которого поделился богатым опытом по восстановлению железных дорог.

Мы можем гордиться нашими земляками, восточносибирскими железнодорожниками, которые восстанавливали разрушенные немецкими захватчиками дороги, своим упорным трудом оказывая большую помощь «родному брату железнодорожников – Красной Армии» в быстрейшем разгроме врага. Начальник Военно-эксплуатационного отдела Калининской дороги (ВЭО-32) Рассоленко и начальник политотдела Гозенко писали: «Горы развалин, кучи пепла, разрушенные пути, здания, железнодорожные мосты, сваленные телеграфные столбы – вот следы временного хозяйничанья немецких захватчиков в городах и сёлах Калининской области. Для восстановления разрушенного врагом хозяйства приехали люди и с ВСЖД. Самоотверженный труд восточносибирцев на восстановлении дорог равносителен героическим подвигам наших отважных бойцов. Люди, работавшие на дороге, овладели новыми специальностями – восстановителей. Дорожный мастер Василий Александрович Ерёмин в короткое время освоил специальность каменщика и работал на кладке стен восстанавливаемых зданий. Задания т. Ерёмин выполнял на 150 про-

центов. Татьяна Степановна Дроздова, мастер СЦБ, первой из женщин овладела специальностью каменщика и выполняла нормы на 180 процентов. Высокую производительность труда давал поездной вагонный мастер Степан Митрофанович Северянин на восстановлении жилого дома» [2. 1944. – 19 сентября].

УВВР-8 было сформировано на ВСЖД в 1942 г. В его состав входили три железнодорожные восстановительные бригады, три головных ремонтных поезда, два поезда по ремонту связи, три мостовосстановительных поезда и другие специальные формирования. УВВР-8 обеспечивало железнодорожными коммуникациями Сталинградский, Донской, Южный, 3-й Украинский, 4-й Украинский фронты. Например, с окончанием работ по восстановлению магистрали через Карпаты, в связи с изменением границ 4-го Украинского фронта, УВВР-8 по приказу НКПС был переброшен в Польшу. Весь 1945 г. УВВР-8 входил в состав 4-го Украинского, а затем 1-го Дальневосточного фронтов. Был занят восстановлением железных дорог вслед за наступающими частями фронтов в Польше, Чехословакии, Германии и, наконец, Манчжурии. В начале августа 1945 г. УВВР-8 прибыл на станцию Ворошилов-Уссурийский (Уссурийск). Здесь был усилен 3-й железнодорожной бригадой. И с начала военных действий с Японией вошёл в состав 1-го Дальневосточного фронта. Восстанавливал линии на участке Рассыпная – Харбин.

Возвращаясь на ВСЖД, отметим, что Кругобайкальский участок (станция Байкал – станция Култук) был важнейшим железнодорожным участком страны. Он связывал восточные районы с центром. Это была, по сути, единственная артерия, соединявшая Дальний Восток с остальной частью страны. Поэтому обороноспособности Кругобайкальской железной дороги придавалось такое же значение, как и укреплению ответственного пограничного района. В состав этой обороноспособности входила и подготовка к быстрейшему восстановлению железнодорожной линии в случае её разрушения, проектирование тоннельных обходов в пределах Кругобайкальского участка.

Советское правительство, выполняя союзнические обязательства, в 1945 г. начало подготовку к военным действиям против империалистической Японии.

Для оперативного руководства железными дорогами на востоке страны 13 апреля 1945 г. ГКО принял решение о создании Дальневосточного округа путей сообщений во главе с заместителем наркома В.А. Гарныком [14. С. 161]. В него вошли: Восточно-Сибирская (начальник М.А. Нестеренко), Забайкальская (начальник И.А. Корчаненко), Амурская (начальник Е.И. Мальгинов), Дальневосточная (начальник А.Д. Беспятый), Приморская (начальник А.Ф. Журавлев).

НКПС обязан был обеспечить на направлении Новосибирск – Владивосток к 1 августа 1945 г. пропуск 24 пар поездов, к 1 августа – 30 пар поездов в сутки [15. С. 112]. За счёт перегона 800 паровозов с западных магистралей, командирования 5300 машинистов и их помощников, более 3100 слесарей, трёх эксплуатационных полков, трёх эксплуатационных отделений были усилены железные дороги Восточной Сибири и Дальнего Востока.

С апреля 1945 г. грузопоток на дороге увеличился в три раза [7. С. 247]. Все внимание железнодорожников и руководства Иркутской области было сосредоточено на воинских перевозках. Поезда обслуживались в максимально короткий срок, на Кругобайкальском участке дежурили партийные и хозяйственные руководители. Составы шли друг за другом. Движение было, как на обычной улице. В нарушение железнодорожных правил его регулировали стоявшие вдоль железнодорожного полотна солдаты с флажками. Ещё не успел скрыться хвост одного состава, как виднелся дым другого паровоза, и это на дороге, сплошь состоящей из кривых малого радиуса [16. С. – 220]. Плотность движения – как на узкой автомагистрали. День и ночь грохотали поезда. Было время, когда на Восток одновременно по чётному и нечётному пути шли воинские эшелоны. Одновременно шла модернизация станции и порта Байкал.

На дороге был увеличен штат движенцев и путейцев. Для подготовки дороги к весенне-летним перевозкам 1945 г. было мобилизовано свыше 3600 человек. Они очищали дорогу от снега, заменяли шпалы, балласт, рельсы.

Цифры выполненных перевозок свидетельствуют о высочайшем напряжении работы железнодорожников. Всего на восток с апреля по сентябрь 1945 г. было перевезено 1,5 млн военнослужащих, 26 137 тыс. орудий и миномётов, 5 556 танков, более 3 446 самолётов [17. С. 44]. Кроме воинских перевозок осуществлялись и плановые перевозки народнохозяйственных грузов.

Ещё одним важным объектом для обороноспособности страны в пределах ВСЖД был запроектированный накануне Великой Отечественной войны дублирующий железнодорожный участок Иркутск – Слюдянка (взамен обвалоопасного Кругобайкальского).

Строительство двухпутной железной дороги Иркутск – Слюдянка, которая в документах шла под титулом «12», началось во втором квартале 1941 г. [18], а строительство новых тоннелей – в августе 1941 г., когда из столицы прибыли тоннельщики. Политотдел ВСЖД занимался подбором кадров. На дороге лежала ответственная обязанность не только выдавать техническое задание на строительные работы, но и обеспечивать своевременные поставки леса и других материалов. Постановление ГКО № 1746/с от 13 мая 1942 г. «О форсировании строительства новой железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка» предписывало строить линию однопутной по облегчённым техническим условиям и обязывало НКПС открыть сквозное рабочее однопутное движение по железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка в первом квартале 1943 г. Это повлекло перепроектировку линии, которую выполнила экспедиция № 12 Мостранспроекта. НКПС разрешалось перебросить на строительство железнодорожной линии пять железнодорожных батальонов с управлением 7-й железнодорожной бригады с Дальневосточного фронта и три железнодорожных батальона с Забайкальского фронта, как ранее строивших железнодорожные тоннели. Кроме того, на строительство разрешалось перебросить вагоны, платформы, рельсы, выделялась аппаратура связи и СЦБ.

Работы на строительстве № 12 велись в 1941 и 1942 гг. Затем строительство было практически законсервировано: выполнялись незначительные объёмы работ.

В мае 1943 г. Военный отдел ВСЖД предложил Иркутской экспедиции Мостранспроекта выполнить проекты на устройство краткосрочных обходов в границах наиболее опасных участков на линии Байкал – Култук. В октябре 1943 г. проектирование передано инженерно-геологической проектной конторе Службы пути ВСЖД. Начальником конторы был назначен Г.П. Хлопунов, главным инженером Е.К. Гречищев, главным геологом В.Д. Пальшин.

О том, в каких условиях приходилось работать, вспоминал инженер путей сообщения, кандидат технических наук Е.К. Гречищев: «Изыскательские работы при составлении этого проектного задания являлись сложными и даже опасными. Всему составу экспедиции пришлось исполнять работы, каждому по своей специальности, в условиях скально-обвальных склонов, возвышающихся над Байкалом на 100–300 м. Появились свои альпинисты-геологи, альпинисты-топографы и рабочие. Опасность работ на утёсах, под карнизами нависших скал и крутых склонов требовали большой осторожности. Камни, отсеченные от коренного массива трещинами, могли прийти в движение и вызвать обвал. Внизу двигались поезда. Часто для сохранения рельсов приходилось закрывать их накатами из бревен» [19. С. 66–67].

В 1941–1944 гг. проводились большие по объёму исследования ледового режима Байкала. Работы вели: Байкальская Лимнологическая станция (сейчас Лимнологический институт СО РАН), Иркутская экспедиция Мостранспроекта и Дорпроект ВСЖД. Общее научное руководство осуществлял профессор Г.Ю. Верещагин. Выполненные в зиму 1942–1943 гг. работы не дали обнадеживающих результатов. Между тем работы по исследованию льда, согласно приказу начальника ВСЖД М.П. Сычёва, были продолжены и в следующую зиму. В итоге были составлены рекомендации для укладки пути от станции Байкал до станции Танхой по льду озера.

После консервации многих видов работ в конце 1944 г. на строительстве № 12 началась подготовка к возобновлению работ.

Победный 1945 г. для восточносибирских железнодорожников был не менее напряжённым, чем предыдущие годы. Оставалась военная угроза со стороны японских милитаристов. Государственный Комитет Обороны в январе 1945 г. поручил НКПС подготовить железные дороги к сосредоточению войск на Дальнем Востоке. В 1945 г. ГКО выпустил несколько постановлений, касающихся непосредственно Управления ВСЖД.

13 марта 1945 г. И.В. Сталин подписал постановление ГКО № 7803сс. В нём отмечалось, что по вине НКПС строительство и пуск в эксплуатацию в 1943 г. был сорван. ГКО отметил, что НКПС сделал большую ошибку, сняв с обслуживания действовавшего Кругобайкальского участка ВСЖД все железнодорожные батальоны, строительно-монтажные и мостовые поезда, в результате чего Кругобайкальский участок оказался в «запущенном состоянии».

Исследования по укреплению и защите земляного полотна на Кругобайкальском участке от Иркутска до станции Байкал и далее до станции Слюдянка начались ещё в 1940 г. по заданию руководства путей сообщения страны. Возглавил работы Е.К. Гречищев. Предусматривалось выполнить огромные объёмы скальных работ, строительство дополнительных защитных сооруже-

ний от обвалов и осыпей, повышение габаритности тоннелей и галерей, что позволило бы пропускать нормальные поезда по всему участку без снижения установленной скорости. В связи с началом Великой Отечественной войны проектные работы прекратились.

ГКО обязал НКПС закончить строительство железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка к 15 ноября 1945 г., а в декабре 1945 г. обеспечить пропускную способность в 20 пар поездов.

Управление ВСЖД к концу апреля 1945 г. обязано было восстановить на Кругобайкальском участке пропускную способность в 36 пар поездов в сутки. На строительство направлялись три железнодорожные бригады и техника. На Кругобайкальский участок предписывалось командировать 8-ю железнодорожную бригаду в составе пяти батальонов, усиленную двумя батальонами из других бригад для производства берегоукрепительных, противооползневых и скально-обвальных работ от станции Байкал до станции Мысовая.

Насколько важен для страны был Кругобайкальский участок, говорит и то, что постановлением ГКО начальником работ был назначен заместитель начальника ВСЖД А.А. Шумаков, освобождённый от всех других обязанностей, не связанных с работами на Кругобайкальском участке.

Для подготовки железной дороги к оперативным перевозкам в апреле 1945 г. в Иркутск прибыло Управление военно-восстановительных работ (УВВР-1). Требовалось в предельно короткий срок перебросить на восток тысячи единиц военной техники, сотни тысяч солдат, огромное количество боеприпасов, воинское имущество. Это была ответственная задача для восточно-сибирских железнодорожников. Для завершения строительства линии Иркутск – Слюдянка переброшены 6-я, 7-я и 9-я железнодорожные бригады, которыми командовали генералы Д.А. Терехов, Н.И. Новосельский и полковник Д.А. Новиков. Возглавлял строительство генерал Ф.Н. Доронин [20. С. 73].

Строительство железнодорожной линии вели не только железнодорожные войска, но специальные формирования [18. Л. 1; Д. 15. – Л. 2], позже и «пленные Востока».

В 1945 г. начались подготовительные работы по значительному усилению паромной переправы через озеро Байкал.

В соответствии с постановлением ГКО № 8370сс от 30 апреля 1945 г. «О неотложных мерах по обеспечению строительства Байкальской переправы» в портах Байкал и Танхой должны были быть построены новые причалы [21]. НКПС должен был до 20 мая 1945 г. подготовить железнодорожные станции Байкал и Танхой для обеспечения перевозки, с открытием навигации 1945 г., не менее двух тыс. тонн грузов в сутки, а 1 сентября – до четырёх тысяч тонн. Предстояло до 1 июня 1945 г. запустить на указанных станциях для подачи и обработки с начала навигации 1946 г. 12 пар поездов в сутки.

За несколько недель на маленьком клочке земли, у станции Байкал, было создано новое транспортное хозяйство – лихтёры, причалы, краны, дополнительные железнодорожные пути. Предстояло обеспечивать небывалую пропускную способность водной линии.

Ещё одним постановлением ГКО № 8369с от 30 апреля 1945 г. «О строительстве железной дороги Иркутск – Слюдянка – Улан-Удэ» НКПС и ВСЖД обязывались обеспечить по заявкам Главного автодорожного управления Красной Армии перевозку строительных материалов и оборудования и организовать три вертушки для перевозки каменных и строительных материалов.

Постановление ГКО № 9170сс от 21 июня 1945 г. «О мероприятиях по обеспечению сборки судов на озере Байкал и о материально-техническом обеспечении строительства Байкальской переправы» обязывало НКПС предоставить подвижной состав и обеспечить беспрепятственную доставку грузов для Байкальской сборочной верфи и Байкальской переправы [21. Д. 429. – Л. 147].

Железнодорожники не только жили и трудились по военному времени. Многие ушли на фронт и проявили там мужество и героизм. Имена Героев Советского Союза П.Ф. Тюрнева, Н.Я. Клыпина, Б.С. Быстрых, Д.В. Жилкина, В.Г. Кочнева, А.Н. Миронова, Н.Д. Пахотищева, Е.Г. Пепеляева, М.Ф. Петина, В.А. Попова, В.В. Протасюк, А.А. Сбитнева, И.В. Тонконога, Н.В. Челнокова, И.М. Чертенкова, А.А. Шалимова, И.Е. Шаповалова навсегда войдут в историю Восточно-Сибирской железной дороги.

Памятники-obelisks на станциях Слюдянка, Нижнеудинск, Иркутск, Улан-Удэ напоминают о вкладе железнодорожников в победу над фашистской Германией и милитаристской Японией. Железнодорожники Восточно-Сибирской магистрали сделали все необходимое для Победы.

Неутомимой и многогранной была деятельность инженерно-технических работников, рабочих, служащих ВСЖД. Руководствуясь решениями правительства и НКПС, опираясь на трудовой коллектив, на ВСЖД были приняты все меры по перестройке деятельности, по перестройке работы дороги в соответствии с изменившейся обстановкой, по подчинению работы задачам обороны страны.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Авангард (Орган партийного комитета узла станции Черемхово). – 1941. – 23 июня.
2. Восточно-Сибирский путь. – 1941. – 23 июня.
3. Очерки истории Иркутской партийной организации. – Иркутск, 1976. – Ч. 2. – Кн. 1.
4. Иркутское пассажирское вагонное депо. 100 лет / авт.-сост. В.Л. Курочкин, М.Г. Баграев. – Иркутск, 1997.
5. *Исаев Ю.К.* Идеино-политическая работа в партийных организаций Восточной Сибири в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). – Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 1983.
6. Восточно-Сибирская правда. – 1942. – 20 января.
7. Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль: путь в 100 лет. 1898 – 1998. – Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 1998.
8. *Махно В.В.* Хроника трех столетий. Южный Байкал 1646–1986. – В 3-х кн. – Иркутск : ООО «Мегапринт», 2011. – Кн. 2.

9. *Самонова Н.* Маленькие станции России на пути в большие города : рукопись. – Будагово, 2006.
10. *Радионов А.М.* Рожденные Транссибом : Очерк истории локомотивного депо станции Тайшет. – Иркутск : Издатель А.Н. Гарашенко, 2006.
11. *Сычёв М.П.* Работа Восточно-Сибирской железной дороги в период с 1937 по 1945 гг., т. е. до конца Великой Отечественной войны. – Музей истории ВСЖД. – Ф. № 11.
12. *Белобородов А.П.* Всегда в бою. – М., 1984.
13. Восточно-Сибирская электрическая. – Иркутск, 1998.
14. *Залужная Д.В.* Транссибирская магистраль. Её прошлое и настоящее : исторический очерк. – М. : Мысль, 1980.
15. История Сибири. В 5-ти т. – Т. 5. Сибирь в период завершения строительства социализма и перехода к коммунизму. – Л. : Наука, 1969.
16. *Кублицкий Г.И.* Вот она наша Сибирь! – М. : Детская литература, 1985.
17. *Гришин М.И.* Военные сообщения в компании Советских Вооруженных сил на Дальнем Востоке. – М., 1960.
18. Архив ВСЖД. – Оп. 162. – Д. 14. – Л. 43.
19. *Гречищев Е.К.* Школа жизни. – Новосибирск, 2004.
20. *Мартыненко И.В.* Организация воинских перевозок на Дальний Восток в 1945 г. // Железнодорожный транспорт. – 2005. – № 8.
21. РГАСПИ. – Ф. 644. – Оп. 2. – Д. 488. – Л. 128.

УДК 378.2

А.А. Тюкавкин-Плотников*

ЭФФЕКТИВНЫЙ КОНТРАКТ КАК СПОСОБ МОТИВАЦИИ ТРУДА НАУЧНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ

Статья посвящена анализу трудового законодательства в сфере регулирования труда научно-педагогических работников. Автором рассмотрены основные проблемы, возникающие при введении «эффективного контракта» для работников бюджетной сферы. Обосновывается вывод о том, что «эффективный контракт» следует рассматривать не в качестве разновидности трудового договора, а в качестве вида системы оплаты труда.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *трудовой договор, оплата труда, мотивация труда, правовое регулирование труда научно-педагогических работников.*

A.A. Tyukavkin-Plotnikov

THE EFFECTIVE CONTRACT AS THE MOTIVATION'S METHOD OF A LABOR OF SCIENTIFIC-PEDAGOGICAL WORKERS

Article is devoted to the analysis of working legislation in the sphere of the regulation of labor of scientific-pedagogical workers. The author examined the basic problems, which appear during the introduction «effective contract» for the workers of budgetary sphere. It's proven that «effective contract» should be examined not as the variety of labor contract, but as the type of the system of the remuneration for labor.

KEYWORDS: *labor contract, the remuneration for labor, the motivation of labor, the lawful regulation of the labor of scientific-pedagogical workers.*

Понятие «эффективный контракт» впервые прозвучало в Бюджетном послании Президента РФ от 28 июня 2012 г., в котором в целях повышения результативности, социально-экономического эффекта бюджетных расходов Президент РФ поставил перед Правительством РФ в качестве одной из задач переход к «эффективному контракту», который должен четко определить условия оплаты труда и «социальный пакет» работника в зависимости от качества и количества выполняемой им работы. При этом этапы перехода к «эффективному контракту», по мнению Президента РФ, необходимо соотносить

* **Тюкавкин-Плотников Алексей Александрович**, кандидат юридических наук, зав. кафедрой таможенного дела и правоведения Иркутского государственного университета путей сообщения

со структурными и институциональными изменениями в отраслях социальной сферы, направленными на повышение эффективности образования, науки, культуры, здравоохранения.

В последних словах Президента РФ специалисты увидели прямую отсылку к принятому ранее Указу Президента РФ от 7 мая 2012 г. № 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики», которым предусмотрено увеличение к 2018 году размера реальной заработной платы работников бюджетной сферы в 1,4–1,5 раза, в том числе повышение к 2018 году средней заработной платы преподавателей образовательных учреждений высшего профессионального образования и научных сотрудников до 200 % от средней заработной платы в соответствующем регионе.

Во исполнение поставленных Президентом задач Правительством РФ были приняты распоряжения: от 26 ноября 2012 г. № 2190-р, утвердившее Программу поэтапного совершенствования системы оплаты труда в государственных (муниципальных) учреждениях на 2012–2018 годы, и от 30 декабря 2012 г. № 2620-р, утвердившее План мероприятий («дорожную карту») по переходу к эффективному контракту на период до 2018 г. Позднее Распоряжением Правительства РФ от 30 апреля 2014 г. № 722-р был утвержден новый вариант Плана мероприятий («дорожной карты») по переходу к эффективному контракту. В разделе 5 «дорожной карты» (и в старом, и в новом варианте) одним из направлений развития кадрового потенциала в сфере высшего образования названы разработка и внедрение механизмов эффективного контракта с научно-педагогическими работниками образовательных организаций высшего образования.

Заметим, что в Бюджетном послании Президента РФ при употреблении термина «эффективный контракт» были использованы кавычки, что свидетельствует о необходимости не буквального, а образного понимания данного термина. Следует согласиться с выводом Н.М. Саликовой о том, что в Послании речь скорее идет о переходе на новые условия оплаты труда работников бюджетной сферы, а не о новом виде трудового договора [30, с. 117]. Однако в последовавших распоряжениях Правительства РФ термин «эффективный контракт» употребляется без использования кавычек, т. е. в прямом значении, как вид трудового договора. Это напрямую подтверждается определением эффективного контракта, содержащимся в Распоряжении Правительства РФ от 26 ноября 2012 г. № 2190-р, согласно которому под эффективным контрактом следует понимать трудовой договор с работником, в котором конкретизированы его должностные обязанности, условия оплаты труда, показатели и критерии оценки эффективности деятельности для назначения стимулирующих выплат в зависимости от результатов труда и качества оказываемых государственных (муниципальных) услуг, а также меры социальной поддержки. После этого уже никого не удивил Приказ Минтруда РФ от 26 апреля 2013 г. № 167н, утвердивший «примерную форму трудового договора (эффективного контракта) с работником государственного (муниципального) учреждения».

Итак, для начала попробуем разобраться в правомерности и целесообразности использования термина «эффективный контракт» в значении разновидности трудового договора.

Действующий Трудовой кодекс РФ не содержит упоминаний о контракте, чем принципиально отличается от ранее действовавшего Кодекса законов о труде РФ, который отождествлял термины «контракт» и «трудовой договор». Вместе с тем в современном трудовом законодательстве все же используется термин «контракт» для обозначения особого вида трудового договора, заключаемого в сфере государственной гражданской службы. В частности, согласно п. 1 ст. 23 Федерального закона от 27 июля 2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации» служебный контракт – это соглашение между представителем нанимателя и гражданином, поступающим на гражданскую службу, или гражданским служащим о прохождении гражданской службы и замещении должности гражданской службы. Особенностью служебного контракта является то, что он регулирует не просто трудовые отношения, а служебные трудовые отношения, возникающие между органами исполнительной власти Российской Федерации или субъекта Российской Федерации и их представителями в лице гражданских служащих, которые в процессе своей трудовой деятельности реализуют определенные полномочия публичного характера.

Применительно к муниципальной службе в качестве основания возникновения служебных трудовых отношений с муниципальными служащими указан не служебный контракт, а просто контракт (трудовой договор) (так же как в главе 3 КЗоТ РФ). Причем слово «контракт» (как синоним термину «трудовой договор») используется в п. 1 ст. 2 Федерального закона от 2 марта 2007 г. № 25-ФЗ «О муниципальной службе в Российской Федерации» в определении муниципальной службы.

Вместе с тем термин «контракт» нашел свое закрепление еще в одном законе – Федеральном законе от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», в п. 6 ст. 47 которого говорится о том, что конкретные (должностные) обязанности педагогических работников определяются трудовыми договорами (служебными контрактами).

Возможно, законодатель пытался тем самым выделить специфику трудовых отношений с научно-педагогическими работниками в специализированных учебных заведениях высшего образования, таких как вузы в системе МВД РФ, прокуратуры и т. д., а также с преподавателями учебных военных центров и факультетов военного обучения (военных кафедр) [28, с. 48]. Однако это представляется нам маловероятным. Скорее всего, термин «контракт» «перекочевал» в Закон об образовании в РФ из текстов ранее действовавших Закона РФ от 10 июля 1992 г. № 3266-1 «Об образовании» (п. 1 ст. 54, п. 6 ст. 55, п. 3 ст. 56) и Федерального закона от 22 августа 1996 г. № 125-ФЗ «О высшем и послевузовском профессиональном образовании» (п. 5 ст. 17, п. 2 ст. 30), которые были приняты в период действия КЗоТ РФ, но в части терминологии так и не были приведены в соответствие с Трудовым кодексом РФ. Кроме того, на момент принятия Закона понятие «контракт», прежде всего в значении «эффективный контракт», получило широкое распространение в актах Президента РФ и Правительства РФ.

Если обратиться к толковым словарям, то можно заметить, что слово «контракт» в русском языке означает письменный договор, заключенный дву-

мя сторонами со взаимными обязательствами [31]. Фактически в русском языке слова «контракт», «договор», «сделка», «соглашение» являются синонимами, т. е. имеют одну смысловую природу [24]. Причиной тому является этимология слова «контракт», которое произошло от латинского «contractus», употреблявшегося в указанных значениях [26].

Однако в правовом значении указанные слова имеют близкую, но далеко не всегда одинаковую смысловую природу, причем на значение указанных слов оказывает влияние тот факт, в рамках какой отрасли права определяется содержание указанных терминов.

Так, в гражданском праве термин «сделка» является родовым, включающим в себя как односторонние сделки, так и двух- и многосторонние сделки (договоры), которые, помимо всего прочего, определяются Гражданским кодексом РФ через понятие соглашения (п. 1 ст. 420 ГК РФ). В свою очередь контракт (а точнее – государственный контракт) определяется как весьма специфический вид договора, применяемый в сфере приобретения товаров, выполнения работ, оказания услуг для государственных и муниципальных нужд (§ 4 гл. 30, § 5 гл. 37 ГК РФ).

Трудовому праву России не известно понятие сделки, в то время как понятие договора (по крайней мере, трудового) раскрывается через термин «соглашение» (ст. 56 Трудового кодекса РФ), а контракт, как уже говорилось, определяется для характеристики особого вида трудового договора, применяемого в сфере служебных отношений.

Заметим, что никаких служебных отношений между вузом и его научно-педагогическими работниками не возникает, поскольку непосредственно образовательная деятельность не входит в перечень государственных услуг, оказываемых в соответствии с Федеральным законом от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» и Распоряжением Правительства РФ от 25 апреля 2011 г. № 729-р «Об утверждении перечня услуг, оказываемых государственными и муниципальными учреждениями и другими организациями, в которых размещается государственное задание (заказ) или муниципальное задание (заказ), подлежащих включению в реестры государственных или муниципальных услуг и предоставляемых в электронной форме», в связи с чем упоминание в Распоряжении Правительства РФ от 26 ноября 2012 г. № 2190-р о качестве «оказываемых государственных (муниципальных) услуг» как показатели эффективности деятельности касается больше государственных учреждений, действующих в сфере здравоохранения, но не в сфере образования.

Следовательно, трудовые отношения в системе образования, в целом, и в системе высшего образования, в частности, возникают на основе трудового договора, заключаемого в соответствии с требованиями Трудового кодекса РФ. Это подтверждается специальными нормами Трудового кодекса РФ, посвященными вопросам правового регулирования труда педагогических работников (ст. 332, ст. 336). Исключение, как уже говорилось, на практике допускается лишь в отношении ряда специализированных вузов. Но даже в отношении них возникают сомнения в наличии служебных отношений, поскольку

профессорско-преподавательский состав таких вузов не наделяется правами в сфере осуществления исполнительно-распорядительных полномочий органов государственной власти, в силу чего несправедливо и неправомечно приравнивать условия труда и социальные гарантии преподавателей и соответствующих сотрудников МВД РФ, прокуратуры и т. д. В силу сказанного считаем неприменимым даже саму постановку вопроса о приведении Трудового кодекса РФ в соответствие с положениями Закона об образовании в РФ [29, с. 23].

Согласно Распоряжению Правительства РФ от 26 ноября 2012 г. № 2190-р и, в особенности, приложению № 3 к указанному распоряжению, в котором содержится «Примерная форма трудового договора с работником государственного (муниципального) учреждения» эффективный контракт следует рассматривать в качестве самостоятельного, нового трудового договора. Однако такое толкование будет ошибочным, поскольку в Распоряжении Правительства РФ № 2190-р говорится не о возникновении новых трудовых отношений, а лишь об уточнении и конкретизации в отношении каждого работника его трудовой функции, показателей и критериев оценки эффективности деятельности, установлении размера вознаграждения, а также размера поощрения за достижение коллективных результатов труда. По этой причине в Рекомендациях по оформлению трудовых отношений с работником государственного (муниципального) учреждения при введении эффективного контракта, утвержденных Приказом Минтруда РФ от 26 апреля 2013 г. № 167н, об эффективном контракте говорится не как о новом виде трудового договора, а как о дополнительном соглашении об изменении определенных сторонами условий трудового договора (п. 5 Рекомендаций), прежде всего условий об оплате труда, если речь не идет о заключении трудового договора с работником, принимаемым на работу в учреждение после перехода на систему эффективного контракта.

Кроме того, в случае использования понятия «эффективный контракт» в значении особого вида трудового договора следует отметить его неудачность и уязвимость.

Слово «эффективный» определяется в русском языке как дающий результат, приводящий к нужным результатам, действенный; в свою очередь, «эффект», производным от которого является слово «эффективный», – это действие, производимое кем-, чем-нибудь, результат, следствие чего-нибудь [32, 4 т]. Следовательно, можно сделать вывод, что активно используя термин «эффективный контракт», и Президент РФ, и Правительство РФ, а вслед за ними и другие органы исполнительной власти пытаются донести до граждан России простую мысль, что до сих пор никакой эффективности, никаких результатов в сферах образования, здравоохранения и т. п. не было и что бюджетные средства на протяжении десятилетий тратились впустую? В таком случае впору ставить извечные российские вопросы: «кто виноват?» и «что [с ними (виновными)] делать?».

Итак, использование понятий «контракт», «служебный контракт» для характеристики оснований возникновения трудовых отношений между вузом и преподавателем следует признать неправомочным, противоречащим Трудовому кодексу РФ. По этой причине термин «эффективный контракт» следует

понимать в том значении, в котором он был первоначально использован в Бюджетном послании Президента РФ, а именно: для характеристики особых условий оплаты труда, направленных на повышение эффективности (результативности) деятельности научно-педагогических работников и других работников бюджетной сферы.

Попробуем разобраться, каким образом государство в лице своих органов власти планирует повысить эту эффективность с позиций стимулирования труда педагогических работников в сфере высшего образования.

Заметим, что сама по себе потребность повышения оплаты труда педагогических работников назрела уже давно. Причиной тому является крайне низкий размер заработной платы преподавателей, даже в сравнении с заработной платой неквалифицированных работников. Фактически среднестатистический преподаватель в России находится на пороге бедности [27, с. 69–70]. Все это не только умаляет авторитет научно-педагогических работников и высшей школы в целом, но и подрывает авторитет системы российского образования и российского общества в целом.

Стимулирование общепринято определять как процесс внешнего воздействия на внутренний (психический) мир работников посредством предоставления значимого и желанного для них блага (материального блага, в том числе денежного вознаграждения, льгот, привилегий и т. п.), мотивирующего их к совершению действий и достижению целей, определенных работодателем [25].

Несомненно, главным средством стимулирования труда работников (научно-педагогические работники здесь – не исключение), повышения их мотивации к результативному, добросовестному труду является размер заработной платы. Ведь ни для кого не секрет, что чем выше заработная плата, тем больше возможности привлечь в организацию высококвалифицированный персонал (в том числе путем предъявления высоких требований к работникам). А это, а свою очередь, не может не отразиться на результатах деятельности организации (в нашем случае – на качестве образовательного процесса).

Согласно ст. 129 Трудового кодекса РФ, заработная плата включает в себя вознаграждение за труд (применительно к научно-педагогическим работникам – оклад), а также выплаты компенсационного и стимулирующего характера. В широком смысле под термином «заработная плата» часто скрываются все виды выплат работнику в рамках конкретной организации, включая оплату труда по совместительству. К слову, именно о повышении средней заработной платы преподавателей (а не оклада!, хотя и «в том числе») говорится в Указе Президента РФ от 7 мая 2012 г. № 597 и Распоряжении Правительства РФ от 30 апреля 2014 г. № 722-р.

Однако повысить заработную плату можно как за счет повышения трудовой мотивации (создание надлежащих условий труда, увеличение числа и размера стимулирующих выплат и т. п.), так и за счет увеличения интенсивности труда, путем большей эксплуатации работника в форме возложения на работника дополнительных обязанностей, привлечения работника к работе за

пределами нормальной продолжительности рабочего времени (увеличение числа и размера, прежде всего, компенсационных выплат).

Заметим, что «дорожная карта», утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 30 апреля 2014 г. № 722-р, подтверждает наши опасения, поскольку предполагает, в числе прочего, рост численности студентов, обучающихся по образовательным программам высшего образования, в расчете на одного работника профессорско-преподавательского состава с 10,2 человека в 2013 году до 12 человек в 2018 году.

К слову, в связи с изучением «дорожной карты» обращает на себя внимание еще один показатель – «доля работников административно-управленческого и вспомогательного персонала в общей численности работников», который запланировано снизить с 39 % в 2013 году до 37 % в 2018 году. На наш взгляд, правильней и «эффективней» было бы запланировать снижение расходов на оплаты труда административно-управленческого и вспомогательного персонала (включая затраты на работников, выведенных из штата организации на аутсорсинг и аутстаффинг) в общих расходах на оплату труда.

В литературе также отмечается, что «к сожалению, обещанное повышение заработной платы работников бюджетной сферы, «отшлифованное» инфляцией, выразилось в материальном эквиваленте от 100 до 800 руб. в основном за счет сокращения штатов, ликвидации или сокращения премиальных или других поощрений, а также повлекло увеличение рабочей нагрузки» [27, с. 71].

Установление стимулирующих выплат научно-педагогическим работникам на федеральном уровне регулируется Приказом Минздравсоцразвития России от 29 декабря 2007 г. № 818 «Об утверждении Перечня видов выплат стимулирующего характера в федеральных бюджетных, автономных, казенных учреждениях и Разъяснения о порядке установления выплат стимулирующего характера в этих учреждениях», Едиными рекомендациями по установлению на федеральном, региональном и местном уровнях систем оплаты труда работников государственных и муниципальных учреждений на 2015 год, утвержденными решением Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений от 24 декабря 2014 г. (указанные рекомендации принимаются ежегодно на предстоящий год). Ранее также действовал Приказ Рособрнадзора от 25 сентября 2008 г. № 1869 «Об утверждении Перечня примерных показателей стимулирования основного персонала федеральных бюджетных учреждений, находящихся в ведении Федеральной службы по надзору в сфере образования и науки, за качество и количество труда», который был отменен Приказом Рособрнадзора от 20 апреля 2015 г. № 558.

Заметим, все акты органов государственной власти (а именно: Приказ Минздравсоцразвития России от 29 декабря 2007 г. № 818) приняты до реализации перехода на «эффективный контракт». В частности, единственная поправка в Приказ № 818 была внесена 17 сентября 2010 г. Минобрнауки России предприняло попытку дать методические рекомендации, но дальше Методических рекомендаций о внедрении апробированных моделей эффективного контракта в системе профессионального обучения и среднего профессионального образования, установленных в Письме от 28 ноября 2013 г. № 06-948, дело не

двинулось. Все это свидетельствует лишь об одном – непонимании или нежелании определять формы и направления повышения эффективности труда и ее (эффективности) стимулирования. В силу этого вузам предоставлена самостоятельность выполнения мероприятий, предусмотренных «дорожной картой» в рамках ограниченного финансирования.

В Перечне, утвержденном Приказом Минздравсоцразвития России № 818, указаны следующие виды выплат:

- за интенсивность и высокие результаты работы;
- за качество выполняемых работ;
- за стаж непрерывной работы, выслугу лет;
- премиальные по итогам работы.

В Разъяснении, содержащемся в приложении 2 к указанному Приказу № 818, говорится о том, что выплаты стимулирующего характера в бюджетных учреждениях должны быть направлены на стимулирование работника к качественному результату труда, а также на поощрение за выполненную работу.

В отмененном Приказе Рособрнадзора № 1869 устанавливались следующие примерные показатели стимулирующего характера:

- за качество труда (качество выполненных работ):
- сложность выполняемых работником трудовых функций и работ;
- отсутствие претензий (рекламаций) к результатам выполнения работ, оказания услуг со стороны заказчиков и потребителей;
- профессионализм и оперативность в решении вопросов, входящих в должностные обязанности;
- освоение новых форм, методов и технологий в трудовой деятельности;
- за интенсивность и высокие результаты труда (количество труда):
- напряженность труда, характеризуемая сокращением затрат рабочего времени на выполнение трудовых операций относительно установленных норм времени;
- выполнение работником дополнительных к плановой деятельности работ (функций).

В Единых рекомендациях Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений от 24 декабря 2014 г. говорится о том, что разработка показателей и критериев эффективности работы должна осуществляться с учетом следующих принципов:

- объективность – размер вознаграждения работника должен определяться на основе объективной оценки результатов его труда;
- предсказуемость – работник должен знать, какое вознаграждение он получит в зависимости от результатов своего труда;
- адекватность – вознаграждение должно быть адекватно трудовому вкладу работника в результат деятельности всего учреждения, опыту и уровню квалификации;
- своевременность – вознаграждение должно следовать за достижением результата;
- прозрачность – правила определения вознаграждения должны быть понятны каждому работнику.

В Распоряжении Правительства РФ от 26 ноября 2012 г. № 2190-р содержится еще один принцип – принцип понятности, согласно которому условия получения вознаграждения должны быть понятны работодателю и работнику и не допускать двойного толкования.

Следует отметить, что в последние годы Правительство РФ, в том числе и Министерство образования и науки РФ, неоднократно выражали свою позицию по вопросу о необходимости избавления от гарантированных, независящих от результатов труда стимулирующих выплат бюджетников, в том числе работников образовательных учреждений. Подтверждением тому является и отсутствие в тексте Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», вступающего в силу с 1 сентября 2013 г., упоминания о каких-либо гарантированных стимулирующих выплатах, в том числе выплатах, аналогичных доплатам, указанным в п. 5 ст. 30 Федерального закона от 22 августа 1996 г. № 125-ФЗ «О высшем и послевузовском профессиональном образовании» и п. 8 ст. 55 Закона РФ от 10 июля 1992 г. № 3266-1 «Об образовании». Правда, в Методических рекомендациях Минобрнауки России о внедрении апробированных моделей эффективного контракта в системе профессионального обучения и среднего профессионального образования выплаты за ученую степень (неясно: за наличие ученой степени или за ее получение?) кандидата, доктора наук отнесены к выплатам за качество выполняемой работы.

Ничего не имеем против указанной позиции при условии сохранения гарантированной части заработной платы научно-педагогических работников, как минимум, на текущем уровне. В этом случае ученая степень и ученое звание, помимо квалификационных требований, могут выступить в качестве критериев (условий) дифференциации окладов научно-педагогических работников.

Итак, можно сделать вывод, что на федеральном уровне фактически не обеспечен переход на систему «эффективного контракта», поскольку не разработаны унифицированные критерии, по которым укрупненно можно будет судить о количестве затраченного труда научно-педагогических работников и его качестве. Целиком поддерживаем мнение о том, что главными направлениями вмешательства государства должны быть, во-первых, установление обязательных стандартов по стимулирующей части заработной платы; во-вторых, усиление контрольной функции государства в оплате труда; в-третьих, регламентация норм, порядка и процедур, которым руководители и работники бюджетных учреждений должны следовать неукоснительно [23]. Кроме того, система «эффективного контракта» должна обеспечивать педагогическим работникам достойный уровень заработной платы, т. е. получение справедливого и удовлетворительного вознаграждения, достаточного для самого работника и его семьи, дополняемого, при необходимости, другими средствами социального обеспечения, обеспечивающее работнику и членам его семьи достойное существование (достойный уровень жизни) (п. 3 ст. 23 Всеобщей декларации прав человека).

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Всеобщая декларация прав человека : принята Генеральной Ассамблеей ООН 10 декабря 1948 г. // Российская газета. 1995. 05 апреля. № 67.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) : федеральный закон от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) : федеральный закон от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.
4. Трудовой кодекс Российской Федерации : федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (Часть 1), ст. 3.
5. О государственной гражданской службе Российской Федерации : федеральный закон от 27 июля 2004 г. № 79-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2004. № 31, ст. 3215.
6. О муниципальной службе в Российской Федерации : федеральный закон от 2 марта 2007 г. № 25-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2007. № 10, ст. 1152.
7. Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг : федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2010. № 31, ст. 4179.
8. Об образовании в Российской Федерации : федеральный закон от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2012. № 53 (Часть 1), ст. 7598.
9. О мероприятиях по реализации государственной социальной политики : указ Президента РФ от 7 мая 2012 г. № 597 // Собрание законодательства РФ. 2012. № 19, ст. 2334.
10. О бюджетной политике в 2013–2015 годах : Бюджетное послание Президента РФ от 28 июня 2012 г. // [Электронный ресурс]. <http://www.pravo.gov.ru>.
11. Перечень услуг, оказываемых государственными и муниципальными учреждениями и другими организациями, в которых размещается государственное задание (заказ) или муниципальное задание (заказ), подлежащих включению в реестры государственных или муниципальных услуг и предоставляемых в электронной форме : утв. распоряжением Правительства РФ от 25 апреля 2011 г. № 729-р // Собрание законодательства РФ. 2011. № 18, ст. 2679.
12. Программа поэтапного совершенствования системы оплаты труда в государственных (муниципальных) учреждениях на 2012-2018 годы : утв. распоряжением Правительства РФ от 26 ноября 2012 г. № 2190-р // Собрание законодательства РФ. 2012. № 49, ст. 6909.
13. План мероприятий («дорожная карта») «Изменения в отраслях социальной сферы, направленные на повышение эффективности образования и науки» : распоряжение Правительства РФ от 30 апреля 2014 г. № 722-р // Собрание законодательства РФ. 2014. № 19, ст. 2469.
14. Перечень видов выплат стимулирующего характера в федеральных бюджетных, автономных, казенных учреждениях и разъяснения о порядке установления выплат стимулирующего характера в этих учреждениях : утв. приказом Минздравсоцразвития РФ от 29 декабря 2007 г. № 818 // Российская газета. 2008. 09 февр. № 28.
15. О признании утратившими силу приказов Федеральной службы по надзору в сфере образования и науки от 11.09.2008 № 1835 и от 25.09.2008 № 1869 : приказ

- Рособрнадзора от 20 апреля 2015 г. № 558 // [Электронный ресурс]. <http://www.pravo.gov.ru>.
16. Рекомендации по оформлению трудовых отношений с работником государственного (муниципального) учреждения при введении эффективного контракта : утв. приказом Минтруда РФ от 26 апреля 2013 г. № 167н // Бюллетень трудового и социального законодательства РФ. 2013. № 8.
17. О методических рекомендациях : письмо Минобрнауки России от 28 ноября 2013 г. № 06-948 // Официальные документы в образовании. 2014. № 9.
18. Единые рекомендации по установлению на федеральном, региональном и местном уровнях систем оплаты труда работников государственных и муниципальных учреждений на 2015 год : утв. решением Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений от 24 декабря 2014 г., протокол № 11 // Бюллетень трудового и социального законодательства РФ. 2015. № 1.
19. Кодекс законов о труде Российской Федерации : утв. Верховным советом РСФСР 9 декабря 1971 г. // Ведомости ВС РСФСР. 1971. № 50, ст. 1007. (утратил силу).
20. Об образовании : Закон РФ от 10 июля 1992 г. № 3266-1 // Ведомости СНД и ВС РФ. 1992. № 30, ст. 1797; Собрание законодательства РФ. 1996. № 3, ст. 150. (утратил силу).
21. О высшем и послевузовском профессиональном образовании : федеральный закон от 22 августа 1996 г. № 125-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996. № 35, ст. 4135. (утратил силу).
22. План мероприятий («дорожная карта») «Изменения в отраслях социальной сферы, направленные на повышение эффективности образования и науки» : распоряжение Правительства РФ от 30 декабря 2012 г. № 2620-р // Собрание законодательства РФ. 2013. № 2, ст. 149. (утратил силу).
23. *Абузярова Н.А., Лубягина Д.В.* Правовые аспекты оплаты труда работников // Культура: управление, экономика, право. 2009. № 2. – С. 14–16.
24. *Александрова З.Е.* Словарь синонимов русского языка : практический справочник. – 9-е изд., стереотип. – М. : Русский язык, 1998. – 495 с.
25. *Бриллиантова Н.А., Архипов В.В.* Мотивация труда работников государственных (муниципальных) учреждений // Отдел кадров государственного (муниципального) учреждения. – 2012. № 3. – С. 22–32.
26. *Дворецкий И.Х.* Латинско-русский словарь. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Русский язык, 1976. – 1096 с.
27. *Гриценко В.В.* Административно-правовое регулирование заработной платы в бюджетной сфере: мифы и реальность // Административное право и процесс. 2013. – № 6. – С. 68–71.
28. *Еремина С.Н.* Правовое регулирование труда научно-педагогических работников вузов: новеллы законодательства // Трудовое право в России и за рубежом. – 2015. – № 2. – С. 47–49.
29. *Еремина С.Н.* «Эффективный контракт» в трудовом праве // Журнал российского права. – 2014. – № 4. – С. 20–28.
30. *Саликова Н.М.* «Эффективный контракт»: новый вид трудового договора или новая система оплаты труда? // Российский юридический журнал. – 2014. – № 6. – С. 116–120.
31. Толковый словарь русского языка / под ред. Д.Н. Ушакова. – Т. 1. – М. : Изд-во Астрель, Изд-во АСТ, 2000. – 848 с.
32. Толковый словарь русского языка / под ред. Д.Н. Ушакова. – Т. 4. – М. : Изд-во Астрель, Изд-во АСТ, 2000. – 752 с.

Приглашаем к участию в нашем научном журнале. Здесь публикуются материалы, соответствующие следующим рубрикам:

- **Философия**
- **История. История культуры**
- **Культурология и языкознание**
- **Социология**
- **Экономика и право**
- **Теория и практика образования**
- **Психология и педагогика**
- **Политические науки**

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ ПРЕДСТАВЛЯЕМЫХ В РЕДАКЦИЮ МАТЕРИАЛОВ

Представляемые материалы (за исключением рекламных и информационных заметок о научных форумах, культурных мероприятиях, новых книгах) должны отвечать тематике журнала. Тексты статей присылаются на любом электронном носителе или по электронной почте письмом с вложением двух файлов:

1. Файл со статьей (должен быть назван по фамилии автора).
2. Файл со сведениями об авторах включает: фамилия, имя, отчество; ученая степень, звание и должность, полное название учреждения; контактный телефон и e-mail (должен называться «Справка»).

ОФОРМЛЕНИЕ ТЕКСТА

На первой строке слева – индекс УДК. На следующей строке справа размещаются инициалы и фамилия автора(ов): строчными буквами, жирным шрифтом, 14 кегль (отсюда же ссылкой внизу страницы прописываются полностью ФИО, научная степень, должность и место работы, город, e-mail). На следующей строке – название статьи прописными буквами, жирным шрифтом, 14 кегль, выравнивание по центру. Ниже – аннотация и ключевые слова на русском языке, выравнивание по ширине, 12 кегль, курсив.

Ниже, через одну строку, в таком же порядке прописываются все эти же данные на английском языке.

Через два интервала следует текст:

1) параметры страницы: размер бумаги – А4; ориентация – книжная; поля: верхнее – 3 см, все остальные – 2,5 см.

2) параметры основного текста: стиль – обычный (Normal); шрифт – Times NRC, размер – 14 кегль, интервал одинарный, отступ первой строки – 10 мм, остальные – 0; выравнивание – по ширине;

– **не допускается** ручное форматирование текста (абзацные отступы, переносы, выравнивание текста и др.);

– расстановка переносов устанавливается автоматическая, переносы в словах из прописных букв запретить;

– страницы не нумеруются;

– таблицы, рисунки и формулы не должны выходить за текстовое поле (необходимо выдерживать размеры полей по всей странице).

3) Рисунки выполняются средствами Word, WordArt, MS Paint, CorelDraw в черно-белой палитре и должны быть введены в текст и подписаны; графики и диаграммы в MS Excel оформляются аналогично. Для выделения элементов рисунка рекомендуется использовать различные виды штриховок. Подрисуточные подписи выполняются в основном тексте. Формулы вводятся с помощью редактора формул в одном окне для каждой отдельной формулы.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК оформляется в соответствии с действующим ГОСТом 7.1-2003 или ГОСТом 7.05-2008. Рекомендуем все же при оформлении источников использовать «тире», а так же не забывать указывать название издательства и полный объем источника (количество страниц в книге, статье и т. п.). Источники рекомендуется располагать в порядке их упоминания в тексте статьи. Список печатается через один интервал 12 кеглем.

ССЫЛКИ (сноски) оформляются по тексту в квадратных скобках, где указывается порядковый номер источника в библиографическом списке и страница (том, описание, фонд, дело и др.), к которой автор желает направить читателя.

Примеры оформления статей можно найти на официальном сайте Иркутского государственного университета путей сообщения в разделе «Наука» – «Научные издания» – «Культура. Наука. Образование».

Редакция оставляет за собой право отбора и редактирования материалов для включения в очередной номер журнала. Электронные носители и рукописи авторам не возвращаются. На основании рецен-

зии и обсуждения статьи на заседании редколлегии принимается решение: а) о публикации статьи, б) об отправке статьи на доработку в соответствии с замечаниями рецензента, в) об отказе в публикации статьи. Мотивированное заключение о необходимости доработки или об отказе в публикации направляется автору электронной почтой.

Авторы несут ответственность за подбор и достоверность приведенных фактов, цитат, экономико-статистических данных, имен собственных (в том числе географических названий) и иных сведений энциклопедического характера, а так же за точность данных библиографического списка.

Адрес для отправки материалов в журнал:
664674, Иркутск, ул. Чернышевского, 15,
Иркутский государственный университет путей сообщения, корп. Д,
каб. 621 (кафедра философии и социальных наук).
Телефон для справок: (тел. (3952) 638399+0129; 638310+0129)

- Материалы можно направлять электронной почтой:*
- e-mail: porova_av@irgups.ru, Данчевская Анастасия Викторовна (ответственный секретарь журнала), т. 8-950-073-56-96
 - e-mail: tretvv@yandex.ru, Третьяков Валерий Валерьевич (зав. кафедрой философии и социальных наук), т. 8-902-578-71-29

КУЛЬТУРА НАУКА ОБРАЗОВАНИЕ

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 3 (36) 2015

Редактор *М.Н. Щербакова*
Оригинал-макет и обложка: *Н.Е. Кильдишева*

Подписано к печати 31.08.2015. Формат 70×100¹/₁₆.
Офсетная печать. Усл.-печ. л. 14,0. Уч.-изд. 11.52.
План 2015 г. Тираж 500 экз. Заказ №

Учредитель: Иркутский государственный университет путей сообщения
Адрес редакции: 664674, Иркутск, ул. Чернышевского, д. 15 (ИрГУПС), корп. Д, каб. 607, 621,
кафедра философии и социальных наук
Тел.: (8-3952) 638-129

Отпечатано в типографии ООО «Типография «ИРКУТ»
664020, г. Иркутск, ул. Новаторов, 3
