



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ
УДК 656.2
DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-2-14>

55 лет в авангарде дополнительного профессионального образования на транспорте



Илья ЕПИШКИН



Леонид КАРПОВ



Евгений БУДИЦКИЙ

Илья Анатольевич Епишкин¹, Леонид Анатольевич Карпов², Евгений Григорьевич Будицкий³

^{1, 2, 3} *Российский университет транспорта, Москва, Россия.*

✉ ¹ i.epishkin@rut.digital.

✉ ² karpov@edu.rut-miit.ru.

✉ ³ beg@raps.edu.ru.

¹ РИИЦ SPIN-код 6432-7850

³ SPIN-код 9990-4513

АННОТАЦИЯ

Раскрыта краткая история формирования, становления и развития Российской академии путей сообщения – одного из ведущих учебных подразделений дополнительного профессионального образования на транспорте.

Обобщён опыт Академии по решению проблем совершенствования ДПО за 55-летний период. В качестве инструментария использован метод ретроспективного системного анализа.

На примере Академии проанализирован исторический вектор развития системы повышения квалификации и дополнительного профессионального образования для инженеров и руководителей транспорта.

Представлены первоначальная модель организации учебного процесса и соответствующая ей организационная структура учебного заведения нового типа. Показана значимость привлечения к проведению занятий руководителей железнодорожного транспорта и ведущих учёных отраслевых НИИ и проектных организаций.

Описаны изменения организационной структуры Академии, связанные с уточнением и масштабированием решаемых задач. Проведён анализ использования различных форм и методов обучения, обоснована целесообразность выпускных квалификационных работ слушателей по решению актуальных производственных задач.

Раскрыта сущность изменений в системе повышения квалификации на железнодорожном транспорте при переходе от плановой к рыночной экономике. Изложена концептуальная модель реорганизации

Академии при работе в условиях самокупаемости, описан порядок перехода учебного заведения на полное самофинансирование. Обоснована необходимость формирования нового типа преподавателя – организатора обучения и раскрыты основные особенности его работы в рыночных условиях. Дана характеристика сформированной организационной структуры Академии. Показана значимость практической поддержки Академии со стороны руководства МПС России.

Проанализированы способы решения Академией сложных проблем в условиях масштабного экономического кризиса 1990-х годов, в том числе заморозка на определённый период стоимости обучения слушателей.

Показаны основные направления развития Академии в 2000-е годы и полученные результаты. Раскрыты наиболее значимые реализованные проекты, в том числе по организации обучения ведущих специалистов железнодорожного транспорта за рубежом.

Проиллюстрирован постепенный переход Академии в 2010-х годах к повышению квалификации специалистов различных видов транспорта. Проведён анализ проблем, связанных с работой в период пандемии. Раскрыты способы повышения квалификации слушателей с использованием практики вебинаров.

Сформулированы главные тренды совершенствования работы Академии на среднесрочную перспективу.

От редакции: Российской академии транспорта также посвящён материал, размещённый на центральной вклейке номера.

Ключевые слова: транспортное образование, Российская академия путей сообщения, опыт, проблемы, дополнительное профессиональное образование.

Для цитирования: Епишкин И. А., Карпов Л. А., Будицкий Е. Г. 55 лет в авангарде дополнительного профессионального образования на транспорте // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 2 (105). С. 122–131. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-2-14>.

**Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.**

ВВЕДЕНИЕ

Совершенствование системы дополнительного профессионального образования (далее – ДПО) персонала всегда являлось важной задачей развития отечественного железнодорожного транспорта.

Целью подготовки настоящей статьи было обобщение 55-летнего опыта функционирования Российской академии путей сообщения – одного из ведущих учебных подразделений ДПО на транспорте, анализ решения проблем организации и повышения эффективности ДПО в различных экономических и социальных условиях. В качестве инструментария был использован метод ретроспективного системного анализа, дополненный оценкой эффективности вариантов решения рассмотренных проблем.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЕ

Первые системные данные о повышении квалификации в советский период относятся ещё к двадцатым годам прошлого века. Так, в 1928 году в стране функционировало 277 курсов повышения квалификации для работников массовых профессий железнодорожного транспорта [1, с. 220].

Прообраз организации, занимающейся подготовкой руководителей железнодорожного транспорта, появился в конце 1943 года, когда в Москве были организованы Высшие инженерные курсы на правах учебного заведения особого типа¹. Подавляющее большинство выпускников курсов получило назначение на железные дороги и в Наркомат путей сообщения СССР на руководящие должности [2, с. 38].

В послевоенный период важность и актуальность повышения квалификации инженерно-технического состава отрасли на системной основе стала ещё более очевидной. Однако только в 1968 году был организован Московский институт повышения квалификации руководящих работников и специалистов железнодорожного транспорта (далее – ИПК), а при ряде других институтов железнодорожного транспорта – факультеты повышения квалификации специалистов².

¹ Высшие инженерные курсы были организованы в соответствии с решением Совета Народных Комиссаров от 30.04.1943 г. № 709 на основании приказа НКПС СССР от 3 сентября 1943 г. № 679/Ц.

² ИПК и факультеты повышения квалификации были организованы во исполнение Постановления Совета Министров СССР от 6 июня 1967 г. № 515 на основании Указания МПС СССР от 19 декабря 1967 г. № 1401.



Профессор Ф. П. Кочнев

Постановление Совета Министров СССР № 515 определяло необходимость соблюдения системного подхода к развитию руководителей и специалистов при решающей роли внедрения в производство передовых научных, технических и технологических разработок. Поэтому структуры повышения квалификации создавались на базе ведущих отраслевых высших учебных заведений. ИПК, в частности, первоначально был организован на учебно-материальной базе Московского института инженеров железнодорожного транспорта (далее – МИИТ).

Первым руководителем ИПК на условиях совместительства стал ректор МИИТ доктор технических наук, профессор Ф. П. Кочнев, а заместителем директора был назначен кандидат технических наук, доцент А. М. Никонов. Именно ими была проделана громадная работа по становлению института новой формации и подбору преподавательского состава.

Основные проблемы начального периода были связаны с выбором модели организации учебного процесса и формированием соответствующей организационно-штатной структуры. Совместным решением руководства МПС СССР и МИИТ была принята традиционная для вузов факультетско-кафедральная структура учебного заведения с реализацией очной и заочной форм обучения. Предусматривалось проведение курсов повышения квалификации (продолжительностью, как правило, две или четыре недели), а также закладывались возможности по профессиональной переподготовке кадров.

Главным являлось обеспечение практической направленности обучения. С этой целью в ИПК для проведения занятий стали привлекать руководящий состав главных управлений МПС СССР и Московской железной дороги, а также ведущих учёных отраслевых научно-исследовательских институтов и проектных





Доцент А. М. Никонов



Профессор А. К. Алферов

организаций. Слушателям предоставлялась возможность побывать на передовых предприятиях отрасли, познакомиться с использованием новых технических средств и технологий, обменяться опытом решения задач в других регионах.

В начале 1970-х годов ИПК удалось в целом наладить практическую работу по повышению квалификации работников отрасли. Большая заслуга в этом принадлежала новому директору института к.т.н., доценту А. М. Никонову. На повестку дня вышло решение непростой проблемы материально-технического обеспечения учебного процесса.

Первоначально ИПК располагался на площадях МИИТ. Административный состав размещался в кабинетах второго учебного корпуса. Учебные занятия проходили в пяти арендованных у МИИТ аудиториях, а слушатели, прибывшие на обучение, проживали в общежитии № 1.

Однако по мере роста контингента слушателей в 1984 году решением МПС СССР институту было передано здание студенческого общежития № 3. Не останавливая учебного процесса, руководство и сотрудники ИПК смогли организовать переезд. Комнаты общежития были переоборудованы в административные помещения, учебные аудитории и лаборатории, а часть здания была сохранена для расселения слушателей.

К началу 1980-х годов ИПК организационно оформился в устойчиво функционирующее учебное заведение и включал три факультета (управления железнодорожным транспортом; новой техники, технологий и экономики; повышения квалификации без отрыва от производства и экономического образования). В состав каждого факультета входило по несколько кафедр, штатный состав которых позволял полностью обеспечить учебный процесс [4, с. 129].

Успехи ИПК в реализации программ ДПО поставили на повестку дня вопрос о необходимости масштабирования опыта работы института. С этой целью в Алма-Ате, Ростове-на-Дону и Чите были созданы региональные филиалы ИПК, а ещё в пяти городах – подразделения в статусе курсов повышения квалификации. Это позволило, в том числе, оптимизировать расходы железных дорог на обучение своих работников. Закрепление нового статуса института нашло отражение в его переименовании во Всесоюзный институт повышения квалификации руководящих работников и специалистов железнодорожного транспорта (далее – ВИПК)³.

Решение сложных и масштабных задач было возложено на нового директора института – к.т.н., профессора А. К. Алферова, имевшего большой опыт практической работы. Как итог, во второй половине 1980-х годов в Москве занятия велись на девяти кафедрах, в семи учебных лабораториях и четырёх функциональных филиалах кафедр.

Функциональные филиалы кафедр, созданные на базе научно-исследовательских и проектных организаций МПС СССР, во многом решали проблему практической направленности повышения квалификации руководителей и специалистов железнодорожной отрасли⁴.

Кроме традиционных видов учебных занятий (лекции, семинары, практические и лабораторные занятия) уже в тот период начали использоваться активные формы обучения (разбор конкретных ситуаций, тематические дискуссии, выезд на передовые предприятия).

Особую роль в решении проблемы повышения качества обучения играла подготовка слушателями выпускных квалификационных работ с формированием конкретных предложений по совершенствованию деятельности своих предприятий. Защита работ проводилась комиссионно, с участием представителей главных управлений МПС СССР и железных дорог. Итоговый документ о повышении квалификации свидетельствовал о профессиональной зрелости слушателя и его умении решать актуальные производственные задачи.

Постепенно удалось перейти от годового к перспективному планированию работы ин-

³ Указание МПС СССР от 7 мая 1985 г. № 520у.

⁴ Филиалы кафедр были созданы на базе ВНИИЖТ, ПКТБ АСУЖТ, ПКТБ по локомотивам, КБ ЦШ.

ститута. Так, в середине 1980-х годов был утверждён первый план развития ВИПК на пятилетний период⁵. В нём предусматривалось выполнение широкого перечня мероприятий по различным направлениям.

Последовательно шло комплектование собственной учебно-лабораторной базы образцами вычислительной техники, робототехники и железнодорожной микроэлектроники. В 1988 году на базе института был создан информационно-вычислительный центр. По указанию руководства МПС СССР для него были предоставлены демонстрационные версии программного обеспечения, позволявшие слушателям сформировать навыки использования средств вычислительной техники в различных хозяйствах железнодорожного транспорта.

Резкое замедление темпов развития отечественной экономики в конце 1980-х годов, обозначившееся начало экономического и политического кризиса страны, пересмотр идеологической компоненты в управлении учебными заведениями поставили на повестку дня необходимость проведения серьёзных изменений в системе повышения квалификации на железнодорожном транспорте⁶.

Если ранее она функционировала на условиях централизованного бюджетного финансирования и наличия ежегодного гарантированного заказа на подготовку слушателей, то переход к работе в условиях хозяйственного расчёта кардинально менял требования к организации работы, внутренней структуре института, системе оплаты труда и характеру деятельности профессорско-преподавательского состава.

В 1991 году ректором ВИПК был назначен д.т.н., профессор Б. А. Лёвин. Ему предстояло в условиях резкого спада объёмов грузовых и пассажирских перевозок найти новую парадигму деятельности ВИПК, приведя её в соответствие с требованиями рыночной формы



Профессор Б. А. Лёвин

организации экономики⁷. Действенную поддержку ВИПК при реформировании оказало Главное управление кадров и учебных заведений МПС СССР во главе с Е. М. Проценковым.

В достаточно короткие сроки была предложена концептуальная модель реорганизации института. Она предусматривала кардинальные изменения структуры и экономического механизма работы учебных кафедр, оперативное налаживание взаимодействия с непосредственными потребителями образовательных услуг – предприятиями железнодорожного транспорта.

Приоритетным направлением деятельности профессорско-преподавательского состава стало глубокое изучение образовательных потребностей работников всех хозяйств железнодорожного транспорта и максимальная адаптация учебных программ под потребности аудитории путём исключения неактуальных вопросов.

Стоит напомнить, что начало 1990-х годов оказалось очень тяжёлым для всей системы ДПО, прекратили своё существование большинство отраслевых институтов повышения квалификации. Поэтому с полным основанием можно говорить о правильности выбранных приоритетов, позволивших сохранить институт и акцентировать усилия коллектива института на:

- минимизацию отрыва руководителей и специалистов от работы за счёт использования наиболее подходящих форм обучения (как правило, не более недели) и, соответственно, сокращение расходов предприятий на обучение;

⁷ В соответствии с указанием МПС России от 25 мая 1992 г. № 115у институт вновь изменил название, из которого было исключено слово «всесоюзный». Он стал называться – Институт повышения квалификации руководящих работников и специалистов железнодорожного транспорта.

⁵ Приказ Министра путей сообщения СССР от 11 мая 1985 г. № 23-Ц «О мерах по дальнейшему улучшению повышения квалификации руководящих работников и специалистов железнодорожного транспорта».

⁶ Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 11 июня 1987 г. № 665 «О переводе объединений, предприятий и организаций на полный хозяйственный расчёт и самофинансирование», постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 2 февраля 1988 г. № 166 «О перестройке системы повышения квалификации и переподготовки руководящих работников и специалистов народного хозяйства».





Заведующая кафедрой к.э.н, доцент М. Н. Орлова проводит практические занятия со слушателями (1980-е годы).

- разработку ориентированных на заказчика учебных программ повышения квалификации, глубоко рассматривающих одну, максимум две проблемы с обязательной демонстрацией практических результатов и обменом опытом конкретных предприятий;

- формирование нового, отличного от традиционного для высшей школы, типа преподавателя – организатора обучения, ориентированного на работу в условиях самофинансирования, имеющего не только широкий кругозор в соответствующих областях деятельности предприятий железнодорожного транспорта, но и лично знающего ведущих учёных и специалистов-практиков, способного привлечь их к проведению учебных занятий и разработке методических материалов;

- разработку комплекса внутри институтских нормативных документов, регламентирующих различные аспекты образовательной деятельности института, устанавливающих баланс экономических интересов деятельности учебных кафедр, административных и обслуживающих подразделений.

Работа сотрудников всех административных и обслуживающих подразделений была подчинена оказанию максимальной помощи преподавателям – организаторам обучения, численность административного персонала была сокращена до минимально возможной.

Реализация программы реформирования института потребовала создания новых кафедр и привлечения квалифицированного профессорско-преподавательского состава. В силу неэффективности были ликвидированы факультетские структуры, не имевшие непосредственного отношения к организации

образовательной деятельности, а также утратившие свою актуальность отдельные кафедры, например кафедра марксизма-ленинизма [5, с. 15].

Для работы на создаваемых кафедрах были привлечены энергичные преподаватели, за каждым из которых закреплялось повышение квалификации персонала определённых департаментов и управлений МПС России по всей вертикальной структуре – от линейных предприятий до отделений и аппарата управления железных дорог.

Одновременно уменьшилась штатная численность состава кафедр. К педагогической работе стали широко привлекать внештатных преподавателей-практиков на условиях почасовой оплаты. Всё это позволило организаторам обучения сформировать команды преподавателей, ориентированные на эффективную реализацию содержания учебных программ для конкретных категорий слушателей.

Следует отметить, что подавляющее большинство приглашённых преподавателей имели серьёзный опыт организаторской работы на занимаемых ранее должностях. Их чувство ответственности за порученный участок работы послужило прочной основой становления эффективной системы повышения квалификации.

Уже буквально через год после начала реформирования института в лучшую сторону начало меняться положение дел с контингентом обучаемых слушателей, возрос авторитет института среди руководителей железнодорожного транспорта. Особое внимание и практическую поддержку деятельности института оказывало Главное управление кадров МПС Рос-

сии под руководством Н. М. Бурносова и его заместителя А. Н. Тимошина, предметно курировавших работу института.

В изменившихся условиях институтом был предложен переход на новую индикативную систему планирования повышения квалификации, кардинально отличавшуюся от существовавшей ранее директивной. В основу этой системы был заложен учёт сезонной неравномерности работы во многих хозяйствах железных дорог, приведение штата работников в соответствие с объёмами работы и многие другие факторы. Как итог, институт взял на себя ответственность и функцию формирования сводного по всем железнодорожным вузам ежегодного плана повышения квалификации руководителей и специалистов железных дорог России.

Одновременно руководство ИПК выступило с предложением начать подготовку резерва на должности руководителей предприятий железнодорожного транспорта. По решению МПС России был реализован пилотный проект по подготовке резерва на должность начальников отделений железных дорог. По результатам проекта был создан факультет подготовки руководителей, на который, в том числе, была возложена подготовка резерва по номенклатурам начальников железных дорог и МПС России, а позднее ОАО «РЖД» [6].

К середине 1990-х годов институт уже являлся лидером системы дополнительного профессионального образования среди учебных заведений не только железнодорожного транспорта, но и других отраслей экономики. Учитывая достигнутые результаты и тенденции развития ДПО, Учёный совет института выступил с предложением о преобразовании института в Российскую академию путей сообщения (далее – РАПС). Предложение было поддержано руководством МПС России и официально оформлено соответствующим Указом Президента Российской Федерации⁸.

Принципиально важным моментом развития академии было следование общим трендам в сфере высшего образования страны. Руководство и коллектив РАПС своевременно уловили необходимость образования крупных университетских комплексов и выступили с инициативой о присоединении академии к Московскому государственному университету путей сообщения, которая была закреп-

⁸ Указ Президента Российской Федерации от 3 мая 1995 г. № 438 «О Российской академии путей сообщения».



Профессор Л. А. Карпов

лена решением Правительства Российской Федерации в 1998 году⁹.

С 1998 года директором РАПС был назначен к.т.н., профессор Л. А. Карпов¹⁰, перед которым была поставлена задача дальнейшего развития образовательной деятельности академии.

Начало деятельности РАПС в качестве структурного подразделения университета совпало с масштабным экономическим кризисом в стране. Отсутствие у предприятий железных дорог оборотных средств, длительные задержки с платежами напрямую сказывались на работе академии. В этих условиях незамедлительно были разработаны и решением Учёного совета академии утверждены принципы экономической деятельности, ориентирующие трудовой коллектив на работу в условиях строжайшей экономии средств. Стержневым решением стала заморозка стоимости обучения на определённый период.

Уже в следующем 1999 году эти меры дали существенное увеличение контингента обучаемых слушателей (более чем на 25 %), позволили приступить к решению задач масштабной реконструкции здания РАПС, связанной с заменой аварийных перекрытий здания, систем водоснабжения, теплоснабжения и уличной канализации. В ходе реконструкции проявились преимущества вхождения РАПС в состав университета. Ремонтные работы осуществлялись полностью за счёт собственных средств академии, при этом университет помогал выделением «возвратного кредита», который в течение одного полугодия полностью погашался.

Процесс реконструкции здания РАПС занял более шести лет, но в результате появились

⁹ Постановление Правительства Российской Федерации от 7 июля 1998 г. № 722 «О присоединении Российской академии путей сообщения к Московскому государственному университету путей сообщения».

¹⁰ Б. А. Лёвин в 1997 г. был избран ректором Московского государственного университета путей сообщения.





Заведующий кафедрой к.т.н., доцент А. А. Алексакин проводит лабораторные занятия со слушателями (1980-е годы).

возможности оборудовать шесть дополнительных аудиторий, выделить помещения для специализированных лабораторий, создать отвечающую всем требованиям столовую на 250 мест, организовать тренажёрный зал для занятий слушателей спортом в свободное от учёбы время. По существу, был создан своеобразный «кампус», где слушатели проходили обучение, проживали, питались и отдыхали.

В начале 2000-х годов на отечественных железных дорогах была создана одна из крупнейших в мире оптоволоконная сеть передачи данных с внедрением цифровых систем телекоммуникации и обработки данных. В РАПС были проведены работы по подключению к данной сети, оборудованы несколько компьютерных классов, а также телекоммуникационный учебный центр.

Тем самым был создан задел на будущее по внедрению революционных на тот момент дистанционных образовательных технологий, позволявших увеличить контингент слушателей в рамках имеющейся материально-технической базы. Первый дистанционный курс был создан по программе «Охрана труда», что позволило только за один год увеличить контингент слушателей по ней почти в два раза [7].

Параллельно в образовательном процессе академии начали применяться передовые технологии, которые позволяли кардинально повысить качество обучения, более эффективно использовать учебное время. В учебный процесс были включены элементы проблемного обучения, начато проведение различных тренингов, ориентированных на особенности ор-

ганизации деятельности персонала в рыночных условиях, формирование лидерских качеств будущих руководителей [8].

Изменение традиционной очной формы обучения, включение в неё компонентов дистанционного и электронного обучения естественным образом потребовало изменения методов работы преподавателей, структуры и содержания учебных программ, наполнения их разделов соответствующими нормативными, методическими и учебными материалами.

В конце 2000-х годов решением руководства университета опыт работы РАПС по формированию внебюджетных доходов от ДПО было решено применить в других структурных подразделениях. К этому моменту ежегодный объем повышения квалификации и профессиональной переподготовки на базе РАПС превышал 12 тысяч слушателей, дальнейшее наращивание объёмов работы ограничивалось возможностями материально-технической базы академии.

Была введена должность проректора университета по ДПО, почти во всех институтах назначены заместители директоров, ответственные за данное направление деятельности, на основе локальных нормативных документов РАПС была создана общая нормативная правовая база деятельности подразделений университета в сфере ДПО. При этом академия взяла на себя функции координации работы в части планирования, методического руководства и организации ДПО в университете.

В целом, для коллектива РАПС всегда было характерным умение видеть актуальные проблемы ДПО и предлагать пути их решения. Приведём наиболее яркие примеры.

Уже в начале 1990-х годов обозначилась целесообразность организации обучения за рубежом руководителей российских железных дорог для ознакомления с особенностями работы транспорта в условиях рыночной экономики. Опыт её первого решения был связан с участием ИПК в проекте по подготовке за счёт средств Европейского Союза представителей МПС России в Германии, Франции и Нидерландах.

Участие в данном проекте дало возможность действующим руководителям железных дорог, резерву на выдвижение, преподавателям – организаторам обучения на практике познакомиться с работой железнодорожного транспорта Европы. Высокие оценки зарубежными партнёрами работы ИПК в проекте позволили установить с ними долгосрочные деловые отношения, успешно продолжить работу в других проектах Европейского Союза, Европейского банка реконструкции и развития, Всемирного банка реконструкции и развития.

Второй раз масштабный опыт международного сотрудничества был получен в период реализации структурной реформы железнодорожного транспорта в первой половине 2000-х годов. В РАПС достаточно быстро была выстроена стройная система организации целевых зарубежных стажировок в Германию, Францию, Финляндию, Испанию и другие страны Европы. Особое значение имело обучение групп перспективных молодых специалистов основных хозяйств – кадрового потенциала компании. Большую помощь в решении организационных и методических вопросов оказал Департамент управления персоналом ОАО «РЖД», которым в тот период руководила Л. И. Васина.

Ещё одним уникальным международным проектом, реализованным РАПС, было обучение специалистов железных дорог КНДР по программе «Перевод электрической тяги с постоянного на переменный ток» в рамках соглашения с международной организацией ЭСКАТО. Обучение проходило в течение шести недель в Москве и Санкт-Петербурге с посещением 16 объектов железнодорожной инфраструктуры, в том числе депо скоростных поездов «Сапсан». Неожиданных проблем, которые пришлось решать в ходе учебного процесса,



Доцент И. А. Епишкин

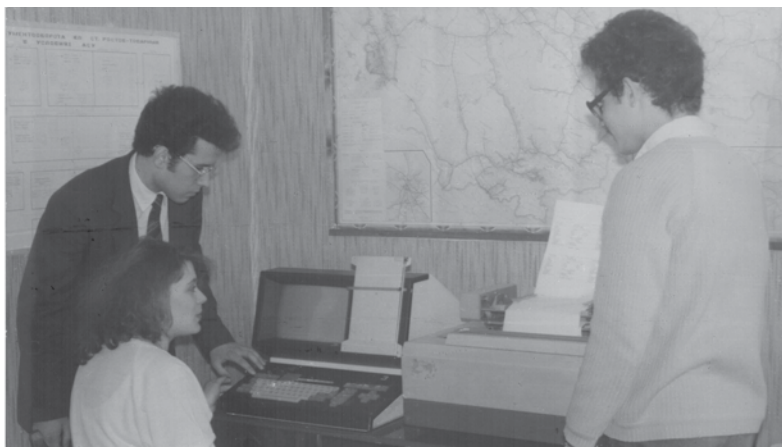
было много: от подключения к компьютерам клавиатуры с корейским языком, перевода всех материалов на корейский язык и проведения занятий с переводчиком до организации ежедневных тренировок на тренажёрах в свободное время. Тем не менее, результаты обучения были весьма впечатляющими, а оценки международных и корейских официальных лиц – только положительными [9].

За свою 55-летнюю историю в ИПК (ВИПК, РАПС) удалось сформировать, а затем масштабировать на всю сеть железных дорог несколько уникальных направлений повышения квалификации.

В 1987 г. под руководством д.м.н., профессора А. З. Цфасмана в ВИПК была образована первая в стране кафедра по проблемам железнодорожной медицины. В рамках кафедры сформировалось принципиально новое научно-практическое направление, когда исследование и диагностика профессиональных болезней железнодорожников, поиск методов лечения сочетались с обобщением первичного материала и педагогической деятельностью по повышению квалификации врачебного персонала медицинских учреждений железнодорожного транспорта.

В конце 2000-х годов во исполнение Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» перед академией была поставлена задача развернуть подготовку работников транспортной отрасли по новому актуальному направлению «Транспортная безопасность». Первый положительный опыт обучения сотрудников Ространснадзора в масштабах всей страны был получен уже в 2010 году. Позднее, в рамках подготовки к зимним Олимпийским играм 2014 года и реализации других мероприятий по вопросам обеспечения транспортной безопасности





Проведение занятий с применением первых персональных ЭВМ (начало 1990-х годов).

в РАПС прошли повышение квалификации сотрудники основных функциональных филиалов и дочерних компаний ОАО «РЖД», а также других транспортных организаций [10].

Последние пять лет функционирования РАПС стали периодом серьёзных перемен, вызовов и испытаний. В 2019 году в академии произошла смена руководства, директором был назначен к.э.н., доцент И. А. Епишкин. Именно ему пришлось в очень непростых условиях находить решения сложных и масштабных проблем.

С преобразованием в 2017 году Московского государственного университета путей сообщения в Российский университет транспорта была начата предметная работа по формированию дополнительных профессиональных программ для работников водного и автомобильного транспорта, а также дорожного хозяйства. С этой целью потребовалось наладить сотрудничество с Союзом транспортников России, научно-исследовательскими и образовательными организациями транспортной отрасли.

Пандемия «Covid-19» фактически приостановила образовательную деятельность академии. Внезапный и стремительный запрет очного обучения привёл к необходимости перестройки как образовательной среды, так и системы подготовки кадров. В этой кризисной ситуации была найдена и практически реализована одна из немногих оставшихся возможностей продолжения обучения [11].

Речь идёт о массовом внедрении технологии вебинаров, когда очные занятия были переведены из традиционного формата (с физическим присутствием слушателей в аудитории) в формат онлайн-обучения в реальном масштабе времени с использованием систем и средств дистанцион-

ного обучения. При такой модели проведения занятий преподаватели и слушатели находились на работе или по месту жительства, а связь между ними поддерживалась по каналам сети Интернет или корпоративной сети Интранет.

Положительный опыт организации ДПО при пандемии оказался весьма успешным. Основные задачи обучения были решены, случаев срыва учебного процесса не было. Это позволило и в последующие годы в условиях недостаточного финансирования повышения квалификации эффективно использовать отработанную методику проведения вебинаров.

За последние два года РАПС выступила инициатором и интегратором комплексных проектов в сфере ДПО, которые реализуются сразу несколькими структурными подразделениями РУТ (МИИТ) с возможным привлечением других образовательных организаций, в том числе Корпоративного университета РЖД. Это стало новым типом организации взаимодействия между институтами, при котором интегрируется их научно-педагогический потенциал с соблюдением финансовых интересов всех участников.

В основе обучения лежит применение компетентностного подхода к подготовке персонала транспортных компаний [12; 13]. Примерами могут служить комплексная программа «Управление трудовыми ресурсами и операционная эффективность на стыке отраслевых хозяйств», а также проект по повышению квалификации сотрудников служб управления имуществом, реализованные для ОАО «РЖД» в 2022–2023 годах.

Стоит упомянуть также крупный проект по обеспечению документального сопровождения ДПО, связанный с решением проблемы орга-

низации электронного документооборота. За пять лет (2018–2022 гг.) удалось выстроить и отладить систему, провести опытную эксплуатацию и наладить регулярный документооборот с более 150 филиалами и структурными подразделениями ОАО «РЖД» [14]. Отлаженным сервисом уже воспользовались подразделения РУТ (МИИТ), занимающиеся организацией документооборота по платному и целевому обучению студентов.

Настоящая публикация посвящена юбилейной дате истории РАПС. Однако было бы некорректным говорить только о достижениях и успехах. Есть нерешённые проблемы и вопросы, которыми предстоит заниматься. В частности, пока не удалось добиться омоложения состава профессорско-преподавательского состава. В условиях полного финансового самообеспечения деятельности потребуется поиск источников финансирования обновления материально-технической базы, развития и становления молодых преподавателей – организаторов обучения, включения их в бизнес-процессы академии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Российская академия путей сообщения подошла к своему 55-летию как современное, развивающееся в условиях рыночной конкуренции в сфере ДПО структурное подразделение Российского университета транспорта. Академия обладает возможностями решения задач любой сложности. Главное – это своевременно увидеть проблемы, грамотно сформулировать цели и настойчиво добиваться их выполнения.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1991 гг. / Под. общ. ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина. – СПб.: ОАО «Иван Фёдоров», 1997. – 416 с. ISBN 5-85952-005-0.
2. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3: 1945–1991 гг. / Под общ. ред. В. Д. Кузьмича, Б. А. Лёвина. – М.: Академкнига, 2004. – 631 с. ISBN 5-94628-110-0.
3. История железнодорожного транспорта России XIX–XXI вв. / Под. ред. чл.-корр. РАН Е. И. Пивов-

арова. – М.: Издательский Дом Мещерякова, 2012. – 736 с. ISBN 978-5-91045-509-6.

4. Всегда в движении. – М.: Пан пресс, 2021. – 554 с. ISBN 978-5-9680-0301-0.

5. Российская академия путей сообщения: исторический очерк. – М.: РУТ (МИИТ), 2019. – 46 с.

6. Лопатин А. И., Шунатов О. И. Совершенствование профессиональных компетенций резерва руководителей ОАО «РЖД» // Железнодорожный транспорт. – 2018. – № 6. – С. 52–57. [Электронный ресурс]: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=35060417> [платный доступ]. EDN: XPU1EP.

7. Пономарёв В. М., Волков А. В., Лисиенкова А. В. Анализ проблемных вопросов применения технологий дистанционного обучения по охране труда / Сб. трудов II международной научно-практической конференции // Инновационные информационные технологии. – 2013. – № 2–4. – С. 411–419. [Электронный ресурс]: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=19410085> [платный доступ]. EDN: QITNLH.

8. Шермет Н. М. Управление обучением кадров в образовательных учреждениях системы повышения квалификации // Экономика и финансы. – 2003. – № 3. – С. 34–40.

9. Карпов Л. А., Ридель Э. Э., Воробьёв А. А., Глазков Е. В. «За партией» в Москве – специалисты железных дорог КНДР. – М., 2015. [Электронный ресурс]: <http://scbist.com/xx2/44628-08-2015-za-partoi-v-moskve-specialisty-zheleznyh-dorog-kndr.html?ysclid=livtpravc5i99020169>. Доступ 15.03.2023.

10. Будицкий Е. Г., Денисов В. В., Карпов Л. А. Об организации и перспективах подготовки руководителей и специалистов в области обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте // Транспортная безопасность и технологии. – 2013. – № 2 (33). – С. 124–125. [Электронный ресурс]: https://issuu.com/fvra/docs/2409-13_transportnaya_bezopas.block [ограниченный доступ].

11. Будицкий Е. Г., Епишкин И. А., Сосновская Н. В. Опыт организации обучения работников ОАО «РЖД» по программам дополнительного профессионального образования в период пандемии / Сб. материалов III национальной научно-практической конференции. – 2021. – С. 34–40. EDN: WRNUCR. [Электронный ресурс]: <https://elibrary.ru/item.asp?id=47177051&ysclid=livu818vph139503826>. Доступ 20.03.2023.

12. Старовойт В. А., Футин В. Н. Дополнительное профессиональное образование руководителей и специалистов по управлению персоналом ОАО «РЖД» // Экономика железных дорог. – 2012. – № 1. – С. 51–63.

13. Ильягуева О. Н., Епишкин И. А., Будицкий Е. Г., Рябиченко П. Б. Развитие профессиональных компетенций // Автоматика, связь, информатика. – 2021. – № 6. – С. 33–36. DOI: 10.34649/AT.2021.6.6.005.

14. Епишкин И. А., Будицкий Е. Г. Цифровое образование начинается с цифрового документооборота // Экономика железных дорог. – 2020. – № 6. – С. 30–36. [Электронный ресурс]: <https://www.elibrary.ru/item.asp?edn=tojesh> [платный доступ]. ●

Информация об авторах:

Епишкин Илья Анатольевич – кандидат экономических наук, доцент, директор Российской академии путей сообщения Российского университета транспорта, Москва, Россия, i.epishkin@rut.digital.

Карпов Леонид Анатольевич – кандидат технических наук, профессор, заместитель директора Российской академии путей сообщения по научной работе Российского университета транспорта, Москва, Россия, karпов@edu.rut-miit.ru.

Будицкий Евгений Григорьевич – кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой автоматизированные системы и информационные технологии Российского университета транспорта, Москва, Россия, beg@raps.edu.ru.

Статья поступила в редакцию 05.04.2023, одобрена после рецензирования 15.05.2023, принята к публикации 18.05.2023.

