

### СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ НИРС В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ УНИВЕРСИТЕТЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ (1937–1991 гг.)

**ЦЫГАНКОВА Анна Сергеевна** – канд. пед. наук, доцент. E-mail: megakha@yandex.ru  
Дальневосточный государственный университет путей сообщения, Хабаровск, Россия  
Адрес: 680021 г. Хабаровск, ул. Серышева, 47

*Аннотация.* Научно-исследовательская работа студентов является неотъемлемой частью деятельности Дальневосточного государственного университета путей сообщения с первых дней его становления. Анализ архивных и документальных материалов периода 1937–1991 гг. показывает, что научно-исследовательская работа студентов в вузе прошла несколько этапов становления: от разрозненных студенческих научных кружков до системы НИРС, приобщающей до 90% студентов к научному творчеству, и стала важным компонентом системы подготовки высококвалифицированных специалистов. Настоящее исследование основано на исторической реконструкции развития научно-исследовательской работы студентов в ХаБИИЖТ в советский период, которая являлась самой прогрессивной формой подготовки специалистов с исследовательскими и практическими навыками. В связи с этим является актуальным обращение к историческому опыту университета, который отметил в 2017 г. свой 80-летний юбилей.

*Ключевые слова:* научно-исследовательская работа студентов, Дальневосточный государственный университет путей сообщения, Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта, историческая реконструкция

*Для цитирования:* Цыганкова А. С. Становление и развитие НИРС в Дальневосточном государственном университете путей сообщения (1937–1991 гг.) // Высшее образование в России. 2017. № 12 (218). С. 144–153.

Научно-исследовательская работа студентов (НИРС) является органичной частью процесса обучения в Дальневосточном государственном университете путей сообщения – крупнейшем университете Дальнего Востока – с первых дней его основания.

Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХаБИИЖТ) был создан 8 сентября 1937 г. по Постановлению ЦК ВКП(б) и Совнаркома с целью подготовки инженерно-технических кадров для железных дорог, строительных организаций и промышленных предприятий Сибири и Дальнего Востока [1]. Это решение было вызвано срочной необходимостью увеличить пропускную способность железных дорог Дальнего Востока для обеспечения быстрого

развития народного хозяйства и укрепления обороноспособности региона. Начальником института (ректором) был назначен крупный инженер-строитель, выпускник Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта Т.А. Павленко.

Научно-исследовательская работа студентов как форма организации процесса обучения в ХаБИИЖТ появилась одновременно с созданием вуза, и поэтому её по праву можно считать ровесницей университета. В своем развитии она прошла несколько этапов, руководствуясь решениями съездов КПСС, постановлениями ЦК КПСС и нормативными документами Министерства высшего и среднего специального образования СССР [2].

На *первом этапе* становления НИРС в институте (1939–1944 гг.) одной из первых форм приобщения студентов к научному поиску стала работа студенческих научных кружков, которые представляли собой сравнительно небольшие (10–15 человек) коллективы. Н.Я. Стефанов (первый заведующий кафедрой «Управление эксплуатационной работой») стоял у истоков научного творчества, организовав первые научные кружки в 1940/1941 учебном году при каждом факультете. Они объединяли все специальные кафедры, входящие в состав факультетов. Тематика кружков была разработана с практическим уклоном и с учетом оборонных вопросов. В тот год при кафедрах работали четыре кружка, в которых занимались 60 человек. За пять лет количество кружков увеличилось до 15 (1941/1942 учебный год – семь кружков и 220 студентов, занимающихся в них наукой; 1942/1943 – 16 кружков и 243 студента, 1943/1944 – 15 кружков и 252 студента) [3].

Положение научных кружков в Хаб-ИИЖТ было закреплено резолюцией совещания, состоявшегося 27 ноября 1944 г. при Отделе вузов транспорта и связи Совета народных комиссаров СССР по вопросу работы научно-технических кружков. Придавая большое значение привитию студентам навыков самостоятельной работы над научной литературой и научно-исследовательской деятельности, совещание посчитало необходимым значительно расширить количество научно-технических кружков во всех вузах транспорта и связи, вовлекая в них лучших студентов всех курсов. Во главе кружка должен был стоять заведующий кафедрой или один из опытных доцентов кафедры. Основными формами работы научно-технических кружков при кафедрах были названы: написание рефератов по темам, выходящим за рамки учебных программ, с обсуждением результатов работы на заседаниях кружка; доклады студентов по материалам, собранным во время производственной практики; доклады преподавателей и работников пред-

приятий о новинках в области науки и производства; проведение экскурсий на предприятия и в производственные лаборатории; выполнение экспериментальных работ в лабораториях института; участие студентов в научно-исследовательской работе кафедр. Согласно резолюции подведение итогов работы научно-технических кружков должно было проводиться на ежегодных студенческих конференциях. Первая студенческая научно-техническая конференция Хаб-ИИЖТ была проведена в апреле 1942 г. Открыл конференцию военный инженер 1-го ранга А.Н. Евсеночкин и сделал доклад на тему «Восстановление железных дорог и устройство на них заграждений из опыта Отечественной войны». На конференции было заслушано 40 докладов, 10 отмечены как лучшие (доклады Б. Бравченко, А. Кириленко, Ю. Смирнова и др.). Их авторы получили талоны на дополнительное питание за счёт подсобного хозяйства института. Начиная с 1942 г. студенческие научно-технические конференции проходили в институте ежегодно.

В 1944 г. в ХабИИЖТ готовился первый выпуск инженеров. Дипломные работы студентов представляли собой самостоятельные исследования, включённые в план научных работ кафедр и имеющие не только учебное, но и практическое значение. Их тематика была связана с совершенствованием технологий работы предприятий Дальневосточной железной дороги, экономией стройматериалов, поиском заменителей дефицитных материалов. Защита дипломов проводилась на открытых заседаниях с 5 по 17 июля, на них присутствовали профессорско-преподавательский состав института, студенты и работники производства. Студент строительного факультета Б. Бураченко открыл защиту и первый получил звание инженера ХабИИЖТ по постройке железных дорог и путевому хозяйству. Студент механического факультета Севостьянов составил проект основного паровозного депо с устройством для механизированной обмыв-

ки паровозов. В качестве военной детали он разработал оборудование паровоза устройствами для заправки и ремонта танков на полевых станциях. Н. Бубчиков (строительный факультет) представил дипломный проект «Восстановление железнодорожного пути в условиях военного времени». Сталинский стипендиат, студент-отличник Н. Майтама представил проект организации форсирования строительства эстакады длиной 500 метров. Из 84 представленных дипломных проектов 48 были защищены на «отлично». Дипломы с отличием получили 17 человек, они были награждены знаком «Ударнику Сталинского призыва» и премированы денежной премией в размере 1000 рублей [4]. Из числа первых выпускников в 1944 г. в институте было оставлено семь, они положили начало формированию собственного преподавательского состава. Среди них – Е.А. Румянцев, впоследствии ставший профессором кафедры «Строительство железных дорог», Н.А. Рогозин, И.П. Лисин, Г.М. Хандурин, А.П. Щербаков [5].

Значительный вклад в подготовку и организацию дипломного проектирования внесли профессор и доценты, направленные управлением учебными заведениями НКПС из Московского института инженеров железнодорожного транспорта (профессор П.С. Дурново, профессор В.В. Померанцев) и из Московского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта (профессор А.М. Бабичков, доцент В.Д. Сибаров, доцент А.Ф. Игнатъев).

*На втором этапе (1945–1960 гг.)* продолжался рост численности учащихся, принимавших участие в научно-исследовательской работе. Важное место в подготовке высококвалифицированных специалистов занимала деятельность студенческих научных обществ (СНО) – массовой организации, объединявшей большую часть студентов-исследователей. Органы власти требовали от руководителей высших учебных заведений активизации работы СНО, увеличения их численности. В связи с этим в 1947 г. началь-

ником института Т.А. Павленко было учреждено студенческое научно-техническое общество (СНТО) ХабИИЖТ. Согласно уставу функциями общества были организация научных и научно-технических кружков и руководство их работой; разработка тематики НИРС; организация конкурсов на лучшую НИРС; проведение студенческих научных конференций; издание научных работ студентов.

СНТО состояло из четырёх отделений, руководство которыми было поручено лучшим научным кадрам вуза, главным образом – из числа профессоров и доцентов, по следующим направлениям: строительное (руководитель – профессор А.А. Пиковский), механическое (руководитель – профессор В.И. Гнедовский), эксплуатационное (руководитель – профессор А.В. Паталеев) и общетехническое (руководители – доценты Н.Я. Стефанов, М.З. Криворучко, М.И. Феденко). Тематика СНО была связана с координацией работы разных видов транспорта, установлением единого технологического процесса работы станций и путей промышленных предприятий, решением вопросов оперативного планирования и повышения рентабельности эксплуатационной работы железных дорог, повышением пропускной способности линий. В отчёте о работе СНО за 1949/1950 учебный год примером научной работы студентов были названы кружки при кафедре «Основание и фундаменты» (завкафедрой профессор А.В. Паталеев), участники которых разработали автоматическую установку для полевых испытаний грунтов пробными нагрузками и провели ряд исследований на промышленных предприятиях края. Активным членам СНО вместе с дипломом об окончании института выдавалось удостоверение о творческой работе с рекомендацией о поступлении в аспирантуру.

Импульс к дальнейшему совершенствованию организация научно-исследовательской работы студентов получила в 1950 г., когда в Москве состоялось Всесоюзное совещание представителей СНО, созванное Министер-

ством высшего и среднего специального образования СССР. Поднятые на совещании вопросы (о научном руководстве НИРС, о членстве в СНО) показали, что студенческие научные общества переросли рамки, отведённые им Типовым уставом научного общества студентов. Приняв во внимание выводы совещания, в 1953 г. Министерство высшего и среднего специального образования СССР утвердило «Положение о научно-исследовательской работе студентов высших учебных заведений», которое разрешило многие спорные и неясные аспекты организации НИРС и деятельности СНО [2]. Именно в этом году научно-исследовательская работа студентов законодательно утвердилась как форма организации обучения в вузе. Впервые в нормативном документе было записано, что научная работа студентов должна быть тесно связана по своему содержанию с учебной деятельностью. К числу основных форм НИРС отнесены составление рефератов отечественных и иностранных источников с формулировкой вопросов, подлежащих исследованию; составление аннотаций на новейшую литературу с критической оценкой; выполнение дипломных работ по реальным тематикам.

В 1958 г. ХаБииЖТ впервые на Дальнем Востоке выступил инициатором реального дипломного проектирования. Группа преподавателей кафедры «Эксплуатация железных дорог» обратилась в управление Дальневосточной железной дороги с предложением перевести дипломное проектирование на производственную тематику. Данное предложение было поддержано главным инженером дороги Б.А. Павловичем. В итоге все 28 проектов кафедры были выполнены по заданию производства. Например, студенты определили наиболее рациональные весовые нормы для поездов, следующих по направлению Хабаровск – Уссурийск (студент Л. Косяченко); спроектировали объединённый железнодорожно-морской вокзал в порту Ванино (студент В. Ильинский); представили проект организации работы углепогрузоч-

ной станции Озёрные Ключи (студентка Л. Сизова) [6].

В 1959 г. институт впервые выпустил инженеров промышленного и гражданского строительства. Э. Меламед (участник студии «ХаБииЖТ-фильм») представил проект театра на 1200 мест; В. Лебедь работал над проектом цирка на 2000 мест; В. Назаренко, Г. Медведева, Ф. Незамеев, В. Можейко разработали групповой проект по строительству крупнопанельных домов в г. Хабаровске. Студенты выезжали в Ленинград и Череповец, где на месте изучали опыт крупнопанельного строительства. Проект студента Макарского «Вокзал-памятник на станции Волочаевка» выполнялся по заданию главного архитектора города и был представлен на конкурс как один из вариантов. Необходимо уточнить, что проекты кинотеатров, цирков, гостиниц являлись проектным заданием, привязанным к реальным площадкам, и могли служить одним из вариантов при разработке технического проекта и в дальнейшем использованы при проектировании этих сооружений, в отличие от проектов, не имеющих такой привязки.

*На третьем этапе (1960–1974 гг.)* студенческое научное творчество в вузе получило новый виток развития. В июне 1961 г. приказом Минвуза СССР утверждено новое положение о научно-исследовательской работе студентов, которое обязывало вузы привлекать наиболее способных студентов к выполнению научно-технических заданий, имеющих непосредственный выход на решение проблем народного хозяйства, а также воспитывать резерв учёных уже в стенах вузов. 1960-е годы характеризовались дальнейшим улучшением организационной структуры студенческих научных обществ, форм и методов их работы. Наряду с теоретическими изысканиями, большое значение придавалось решению прикладных задач. В связи с этим закладывались предпосылки для формирования тесного содружества студентов с производственниками. Кроме научных кружков, широкое распространение полу-

чили такие новые формы исследовательской работы, как студенческие конструкторские бюро (СКБ) и студенческие проектно-конструкторские бюро (СКПБ). Членами конструкторских бюро становились, как правило, старшекурсники, успешно выполнявшие учебный план и проявлявшие склонности к исследовательской работе. СКБ и СПКБ привлекали студентов к участию в реализации конкретных научно-технических задач, наиболее значимые достижения внедрялись в производство.

Первые СПКБ были организованы в 1968–1972 гг. на кафедрах «Здания и сооружения» (доцент П.Я. Григорьев), «Строительные и путевые машины» (доцент П.П. Супрун), «Связь на железнодорожном транспорте» (доцент О.Я. Строев), «Путь и путевое хозяйство» (доцент М.И. Мильштейн). Их задачей было выполнение проектно-конструкторских работ предприятий и оказание помощи рационализаторам и изобретателям. В отличие от дипломных проектов, которые имели только рекомендательный характер внедрения, СПКБ получили официальное разрешение главного управления учебными заведениями Министерства путей сообщения на выпуск проектной документации. Успешно работало СПКБ кафедры «Здания и сооружения». На это обращают внимание следующие факты. В 1971/1972 учебном году сдано четыре работы на общую сумму 16500 руб. По выполненной ими документации был построен ряд объектов: контейнерная площадка на станции Большой камень, станция обезжелезивания воды в г. Комсомольск-на-Амуре, клуб на 400 мест на ст. Смоляниново, вычислительный центр Хабаровского района. В работе принимали участие 20–25 студентов, которые получали за выполненную проектную работу зарплату. Руководили проектированием, проверяли качество работ и следили за прохождением проектной документации штатные инженеры-проектировщики и преподаватели кафедры.

В рамках студенческих конструкторских бюро институт внес большой вклад в реше-

ние научно-технических проблем Байкало-Амурской железнодорожной магистрали на Восточном участке магистрали Ургал – Комсомольск-на-Амуре благодаря проведению научных исследований в области проектирования, строительства и эксплуатации сооружений в условиях вечной мерзлоты и сурового климата, созданию надежных инженерных конструкций. Существенную помощь в решении проблем БАМа оказал заведующий кафедрой «Основания и фундаменты» А.В. Паталеев. Он сформировал коллектив строителей-мерзловедов. Научная школа профессора специализировалась в вопросах строительства в суровых климатических условиях Дальнего Востока и Забайкалья. Многие проблемные вопросы строительства трассы включались в тематику курсового и дипломного проектирования студентов. Кафедра «Проектирование и строительство железных дорог» первой приступила к работе совместно с проектировщиком Восточного участка БАМа Дальгипротрансом. Группа студентов под руководством автора проекта Б.И. Солодовникова проработала варианты трассировки наиболее сложных участков железнодорожной магистрали, проходивших вдоль реки Амгунь. Результаты работы были использованы в техническом проекте. С 1969 по 1973 гг. А.С. Яковлевым совместно со студентами был решен ряд важнейших задач, связанных со строительством дороги на участках Ургал – Дусе-Алинь, Ургал – Березовка. Доцент Е.А. Румянцев привлекал студентов к исследованию природы образования наледей. Основные результаты исследований были использованы при проектировании и сооружении конструкций на трассе. Также студенты разрабатывали методику оценки эксплуатационной пригодности существующих мостов на линиях БАМ – Тында, исследовали механизмы для рытья котлованов и траншей в мерзлых грунтах, искали наиболее эффективный способ доставки тюменской нефти по Байкало-Амурской магистрали с использованием большегрузных цистерн.

Однако наиболее значимым вкладом Хаб-ИИЖТ в строительство БАМа являлась подготовка инженерных кадров. Сотни выпускников вуза строили магистраль. Только с 1974 по 1975 гг. на строительство БАМа от ХабИИЖТ было направлено 110 молодых специалистов [7].

*На четвертом этапе (середина 1970-х – первая половина 1980-х гг.)* продолжался процесс переориентации работы студенческих научных объединений на решение актуальных научных задач. Совершенствовались существующие формы НИРС и вырабатывались новые формы организации научного творчества будущих специалистов. В этой связи приказом Министерства высшего и среднего специального образования СССР 7 февраля 1974 г. было утверждено положение о научно-исследовательской работе студентов, которое определяло цели и задачи НИРС, порядок её организации, материальное обеспечение и меры поощрения студентов и руководителей НИРС [2]. Положение констатировало существование в вузах страны двух основных направлений научно-исследовательской работы студентов: учебно-исследовательской работы студентов (УИРС), включавшей исследования в рамках учебных занятий, и различных форм научно-исследовательской работы студентов, проводимой во внеучебное время (НИРС); имелись в виду студенческие научные общества и кружки, студенческие конструкторские бюро, конструкторско-исследовательские, технологические, экономические бюро.

В январе 1979 г. для использования при разработке конкретных планов организации НИРС вузам был рекомендован «Примерный типовой комплексный план организации научно-исследовательской работы студентов на весь период обучения» [2]. Комплексный план организации НИРС состоял из двух разделов. В первом рекомендовались основные мероприятия по организации НИРС в общеузовском масштабе: олимпиады, конкурсы и выставки научных работ, студенческие конференции, смотры

на лучшую организацию НИРС. Во втором разделе плана были отражены принципиальные требования комплексного подхода к организации НИРС, постепенное – от курса к курсу – возрастание объёма и сложности научной работы. Комплексное планирование дало возможность достигнуть тесного взаимодействия всех форм научной работы студентов. Следует отметить, что если УИРС охватывала всех студентов и позволяла обеспечить общее воздействие на них, то НИРС, выполняемая во внеучебное время, имела дифференцированный характер и была направлена на отдельных студентов, проявлявших наибольший интерес к научной работе. Студенческие исследования, начатые в учебном процессе, могли быть продолжены и углублены во внеучебное время в студенческих кружках, СКБ и других научных объединениях. Если в 1970 г. в целом в различных формах НИРС участвовало около 30% студентов, то в 1985 г. – более 70% [8].

*Пятый этап (середина 1980-х – начало 1990-х гг.)* характеризуется применением понятия «система научно-исследовательской работы студентов», которое охватывало обязательные учебные исследования и факультативные научно-исследовательские работы. УИРС и НИРС базировались на накопленном положительном опыте использования таких форм организации научных исследований студентов, как лабораторные работы, курсовое и дипломное проектирование, научные кружки, объединённые в СНО, СКБ и СПКБ. Так, в 1982/1983 учебном году научная работа студентов по специализациям «Технология очистки воды» и «Монтаж систем водоснабжения и водоотведения» проводилась систематически и комплексно. На первом курсе студенты привлекались к участию кафедрального кружка СНО, когда им читался курс «Введение в специальность». На втором курсе студенты слушали факультативные курсы «Слесарное дело» и «Лабораторное дело», в рамках кружка проводили небольшие исследования (исследование качества воды в р. Амур на отдель-

ных участках в пределах г. Хабаровска). На третьем курсе читался факультатив «Основы научных исследований», на базе которого выполнялись студенческие работы по гидравлике. Студенты четвёртого и пятого курсов широко привлекались к научным работам кафедры, связанным с анализом эксплуатации или монтажа систем железнодорожного транспорта, включая объекты БАМа или объекты в районах вечной мерзлоты, с исследованием местных фильтрующих материалов для нужд водоподготовки, а также с выбором методов очистки сточных вод или обезжелезивания воды. Ежегодно на студенческих научных конференциях института заслушивались 15–18 докладов, подготовленных в кружке СНО кафедры. Охват студентов НИР составлял на младших курсах 10–15%, на старших курсах – до 30%. Порядка 75–80% студентов-водоснабженцев привлекались в работу кружков СНО кафедры [9].

Наряду с рассмотренными формами студенческого научного творчества, ХаБииЖТ накопил опыт организации в период летних каникул студенческих научно-производственных отрядов (СНПО), которые были, как правило, продолжением НИРС, выполнявшихся во внеучебное время на кафедрах, в кружках и СПКБ. Привлечение студентов к работе в этих объединениях давало хорошие результаты при условии обеспечения их высококвалифицированным научным руководством. Студенты решали конкретные производственные задачи, внедряли результаты научных разработок вуза, участвовали в совершенствовании технологических процессов. Отряд формировался из числа студентов, работающих в СКБ и других студенческих научных коллективах, успешно сочетающих учёбу с научной и общественной работой в институте. Например, в летний период 1986 г. было создано шесть отрядов общей численностью 115 человек (11 бригад). Перед ними стояли цели: создание средств диагностики при ремонте тяговых двигателей в локомотивном депо ст. Хаба-

ровск-2 (в результате был создан прибор для определения класса коммуникации); обработка режимных карт ведения поездов повышенной массы на участке Архара – Облучье; выполнение тяговых расчётов для поездов массой до 6 тысяч тонн в локомотивном депо Северобайкальск БАМа; обследование технического состояния малых и средних мостов, водопропускных труб на Дальневосточной железной дороге (кафедра «Мосты и тоннели»); исследование эксплуатационной надёжности высоких насыпей на участке Известковая – Бикин.

Подобная форма НИРС впервые была внедрена в вузе еще в 1950 г., когда группа студентов эксплуатационной специальности в полном составе была привлечена для проведения ширококомасштабного научного эксперимента на Дальневосточной железной дороге по проверке технико-экономической эффективности разработанной в институте системы ступенчатой маршрутизации перевозок. В течение недели студенты находились на основных технических станциях дороги и обеспечивали руководство по формированию и продвижению ступенчатых маршрутов, а затем в институте обрабатывали и анализировали полученный материал. Эта форма прижилась в институте и применялась в последующие годы. Так, в 1961 г. более 100 студентов привлекались для выполнения тяговых и технико-экономических расчётов по научной теме «Обоснование унифицированной весовой нормы», в 1981 г. 40 студентов в течение месяца вели хронометраж проста вагонов на ст. Хабаровск-2, а в 1985 г. студенты участвовали в прогнозе пригородных пассажиропотоков во Владивостокском и Хабаровском железнодорожных узлах [3].

Приведённые факты говорят о том, что деятельность ХаБииЖТ по внедрению студенческих научных исследований являлась успешной. Более того, в 1981 г. вуз принял участие в социалистическом соревновании среди железнодорожных вузов страны и занял третье место после Московского и Ленинградского железнодорожных институ-

тов. В том году институт дал народному хозяйству 1226 специалистов, 86% дипломных работ были выполнены на «хорошо» и «отлично», 38% проектов – по заказу предприятий железной дороги. Основными заказчиками являлись Тындинское локомотивное депо, Рижский вагоностроительный завод, Главдальстрой, управление Забайкальской железной дороги, Южно-Сахалинский тепловозовоагонный ремонтный завод, Дальреммаш, пассажирское вагонное депо г. Биробиджана, Якутуголь, Примортранстрой, Дальгидрострой, завод Дальдизель, Новгородский политехнический институт, Читинский завод строительных конструкций. В 1989 г. НИРС проводилась на 41 кафедре, в 14 научно-исследовательских лабораториях, пяти студенческих проектно-конструкторских бюро и бюро технического перевода; 92% контингента студентов принимали участие во всех формах НИРС. Численность СНО составляла 1190 человек [10].

Следует отметить, что начавшаяся «перестройка» всколыхнула общественное сознание вузовского коллектива. В то время особенно актуальным стал вопрос перевода вузовской науки на хозрасчет. Если в 1960–1980-е гг. материальные затраты, связанные с проведением научно-исследовательской работы студентов, формировались из средств госбюджета и за счёт средств заказчиков, то в начале 1990-х вузовская наука перешла на полный хозяйственный расчёт и самофинансирование. Однако массовая неплатёжеспособность предприятий привела к резкому спаду спроса на научно-технические разработки студентов.

Настоящее исследование обращено к исторической реконструкции развития НИРС в ХаБииЖТ с целью обобщения сохранившегося технологического опыта организации научно-исследовательской работы студентов. Анализ архивных и документальных материалов периода 1937–1991 гг. показывает, что научно-исследовательская работа студентов прошла несколько этапов становления – от разрозненных студенче-

ских научных кружков до системы НИРС, приобщающей до 90% студентов к научному творчеству, и стала важным и необходимым компонентом системы подготовки высококвалифицированных специалистов. В 1993 г. институт становится Дальневосточной государственной академией путей сообщения, а в 1997 г. получает статус университета. Но это уже другая история... Историческая реконструкция организации научно-исследовательской работы в ХаБииЖТ может служить одним из положительных примеров для реформирования системы образования в XXI веке.

### Литература

1. Докладные записки начальника института 1938 г. // Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. Р-1732. Оп. 1. Ед. хр. 3.
2. Высшая школа: сб. основных постановлений, приказов и инструкций. Ч. 1. М.: Высшая школа, 1978. 188 с.
3. Зовут стальные магистрали / Под ред. В.С. Купцова. Хабаровск: Книжное изд-во, 1989. 191 с.
4. Рукопись книги «5 лет работы института» 1945 г. // ГАХК. Ф. Р-1732. Оп. 1. Ед. хр. 108.
5. Время – события – люди. ХаБииЖТ – ДВГУПС (1937–2012) / Под ред. С.В. Бобышева и М.А. Ковальчука. Хабаровск: ДВГУПС, 2012. 63 с.
6. Николаева А.С. 28 реальных проектов // Тихоокеанская звезда. 1959. 7 января. С. 4.
7. Платонова Н.М. История строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (30–80-е гг. XX в.): учеб. пособие. Хабаровск: ДВГУПС, 2008. 98 с.
8. Цыганкова А.С. Поиски новых путей и технологий повышения эффективности научно-исследовательской работы студентов в передовом педагогическом опыте // Вестник Костромского государственного университета им. Н.А. Некрасова. 2007. № 2. С. 46–49.
9. Годовой отчет о работе СНО 1986 г. // ГАХК. Ф. Р-1732. Оп. 1. Ед. хр. 2504.
10. Годовой отчет о работе СНО 1989 г. // ГАХК. Ф. Р-1732. Оп. 1. Ед. хр. 2848.

*Статья поступила в редакцию 04.10.17*

*Принята к публикации 10.11.17*



THE FORMATION AND DEVELOPMENT OF STUDENTS' SCIENTIFIC  
RESEARCH IN THE FAR EASTERN STATE TRANSPORT UNIVERSITY  
(1937–1991)

*Anna S. TSYGANKOVA* – Cand. Sci. (Education), Assoc. Prof. of the Department of Foreign Languages and Intercultural Communication, e-mail: megakha@yandex.ru

Far Eastern State Transport University, Khabarovsk, Russia

Address: 47, Seryshev str., Khabarovsk, 680021, Russian Federation

**Abstract.** Students' scientific research is an integral part of the education process in the Far Eastern State Transport University (former Khabarovsk Institute of Railway Transport Engineers) from the first days of its foundation. The students' scientific research has gone through several stages in its development, regulated by the resolutions of the Communist Party congresses and the documents of the Ministry of higher and vocational education of the USSR. The analysis of the archival and documentary materials of the period 1937–1991 shows that the students' scientific research in Khabarovsk Institute of Railway Transport Engineers passed through several stages in its development from the disparate scientific unions to the system of scientific research involving up to 90% of students to scientific research and has become an important and necessary part in the training of highly qualified specialists. The present study addresses to the historical reconstruction of the students' scientific research development in Khabarovsk Institute of Railway Transport Engineers of the Soviet period, as the students' research was the most progressive form of training specialists with research and practical skills. From this perspective, it is of the immediate interest to refer to the background of the Far Eastern State Transport University, which celebrated its 80<sup>th</sup> anniversary in 2017.

**Keywords:** students' scientific research, Far Eastern State Transport University, Khabarovsk Institute of Railway Transport Engineers, historical reconstruction

**Cite as:** Tsygankova, A.S. (2017). [The Formation and Development of Students' Scientific Research in the Far Eastern State Transport University (1937–1991)]. *Vysshee obrazovanie v Rossii* = Higher Education in Russia. No. 12 (218), pp. 144–153. (In Russ., abstract in Eng.)

### References

1. *Dokladnye zapiski nachal'nika instituta* [The Reports of the Institute Chief] (1938). *Gosudarstvennyi arkhiv habarovskogo kraja*. [Khabarovsk Krai State Archive]. R-1732 fund. Inventory 1. Archival unit 3. (In Russ.)
2. *Vyssshaya shkola: sbornik osnovnykh postanovlenii, prikazov i instruktsii* [Higher Education: The Code of Regulations, Orders and Instructions] (1978). Vol. 1. Moscow: Vysshaya shkola Publ., 188 p. (In Russ.)
3. Kuptsov, V.S. (Ed). (1989). *Zovut stal'nye magistrali* [The Call of Steel Railway Lines]. Khabarovsk: Knizhnoe Publ., 191 p. (In Russ.)
4. *Rukopis' knigi «5 let raboty instituta»* [Manuscript of the Book "The Institute 5<sup>th</sup> Anniversary"] (1945). *Gosudarstvennyy arkhiv habarovskogo kraja*. [Khabarovsk Krai State Archive]. R-1732 fund. Inventory 1. Archival unit 108. (In Russ.)
5. Bobyshev, S.V., Koval'chuk, M.A. (Eds) (2012). *Vremya – sobytiya – lyudi. HabIIZHT – DVGUPS* [Time – Events – People. Khabarovsk Institute of Railway Transport Engineers – Far Eastern State Transport University]. Khabarovsk: DVGUPS Publ., 263 p. (In Russ.)
6. Nikolaeva, L.S. (1959). [28 Real Projects]. *Tiookeanskaya zvezda* [Pacific Star]. 7th January, p. 4 (In Russ.)
7. Platonova, N.M. (2008). *Istoriya stroitel'stva Baikalo-Amurskoi zbeleznodorozhnoi magistrali (30–80-e gg. XX v.)* [The History of Baikal-Amur Railway Construction (30–80-s XX Century)]. Khabarovsk: DVGUPS Publ., 98 p. (In Russ.)

8. Tsygankova, A.S. (2007). [The Search for the New Ways and Technologies for the Efficiency Improvement of the Students' Scientific Research in the Best Pedagogical Practices]. *Vestnik Kostromskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Kostroma State University]. No. 2, pp. 46-49 (In Russ.)
9. *Godovoi otchet o rabote SNO 1986* [Annual Report of the Students' Scientific Union 1986]. *Gosudarstvennyj arhiv habarovskogo kraja* [Khabarovsk Krai State Archive]. R-1732 fund. Inventory 1. Archival unit 2504. (In Russ.)
10. *Godovoi otchet o rabote SNO 1989* [Annual Report of the Students' Scientific Union 1989]. (1989). *Gosudarstvennyj arhiv habarovskogo kraja* [Khabarovsk Krai State Archive]. R-1732 fund. Inventory 1. Archival unit 2848. (In Russ.)

*The paper was submitted 04.10.17*

*Accepted for publication 10.11.17*



22 ноября компания Quacquarelli Symonds (QS) опубликовала очередной рейтинг **QS World University Rankings BRICS 2018** – рейтинг лучших университетов стран БРИКС.

В 2017 г. в публикуемую часть рейтинга вошли 300 лучших университетов в регионе, 68 из них представляют российскую высшую школу. При этом 25 российских университетов вошли в топ-100 рейтинга (годом ранее их было 19). Лучшим среди российских вузов назван МГУ им. М.В. Ломоносова – 5-я позиция. Рост представительства российских вузов в топ-100 является беспрецедентным, он свидетельствует о том, что российские университеты добиваются более быстрых успехов, чем их конкуренты из стран БРИКС.

Большинство российских лидеров рейтинга представлены вузами Проекта 5-100. Всего в рейтинг лучших университетов стран БРИКС вошли 19 вузов, 15 из них оказались в сотне лучших. Количество вузов Проекта в топ-50 увеличилось до шести (в 2016 г. их было четыре). Лучшими стали: Новосибирский государственный университет (11), Томский государственный университет (26), Московский физико-технический институт (28), Национальный исследовательский ядерный университет «МИФИ» (35). При этом Высшая школа эконо-мики (39) и Томский политехнический университет (49) впервые вошли в топ-50 лучших вузов в этом году.

Помимо вышеуказанных вузов, в топ-100 вошли также: Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (55), Казанский федеральный университет (59), Национальный исследовательский технологический университет «МИСиС» (61), Уральский федеральный университет (63), Университет Лобачевского (72), Университет ИТМО (75), Российский университет дружбы народов (78), Дальневосточный федеральный университет (86) и Самарский университет (93).

Все вузы – участники Проекта 5-100, вошедшие в сотню лучших вузов рейтинга, продемонстрировали заметный рост по сравнению с показателями прошлого года. Наибольший рост продемонстрировали: НИТУ «МИСиС» (+26 позиций), ВШЭ (+23), РУДН (+21), МФТИ (+19), ТГУ (+17), НИЯУ МИФИ, ТПУ и КФУ (все по +15 позиций), НГУ (+9), ДВФУ (+8), СПбПУ (+6) а также Самарский университет, поднявшийся из группы 151-200 на 93-ю позицию.

В опубликованный рейтинг также вошли: Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет «ЛЭТИ» (106), Южно-Уральский государственный университет (138), Балтийский федеральный университет имени И. Канта (группа 151-160) и Сибирский федеральный университет (группа 171-180).