

Двадцать лет назад, 1 сентября 1985 года, впервые прозвенел звонок в Новосибирском техникуме железнодорожного транспорта. Сегодня он один из лучших на сети дорог.

Ухоженные здания спрятались за стеной вечнозеленого бора. Но и здесь, на дальней опушке, слышно, как работает Инская, крупнейшая сортировочная станция Сибири. Потребностью этого гиганта в кадрах и рожден техникум. Его молодых, пытливых выпускников с жадностью губки впитывают предприятия железнодорожного узла. Так было и шестнадцать лет назад, когда состоялся первый выпуск. Так и сегодня.

Готовясь к юбилею, в техникуме подсчитали: за два десятка лет дипломы о среднем специальном образовании получили почти пятнадцать тысяч молодых людей. А дороге все мало. Оно и понятно: Западно-Сибирская основательно нарастила объемы перевозок, полным ходом идет коренная реконструкция той же Инской и других станций магистрали, строятся новые пути, внедряются самые передовые технологии. Кним со старым багажом знаний не подойдешь. Не так давно, например, на дорогу пришли выпускники нового для техникума отделения автоматики и телемеханики.

А начинали с подготовки «движков» и «вагонников». Западно-Сибирской, лишенной после раздела с Кемеровской железной дорогой Томского и Тайгинского железнодорожных техникумов, остро не хватало специалистов и командиров среднего звена, рабочих высокой квалификации.

Вот что рассказал мне Юрий Ткачук, чья судьба не просто слылась — растворилась в живом орбитальном движении. В итоге зал по-



заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам Евгений Кулинич. — Собрались в тесном зальчике — панели на стенах синие, казенные, свет тусклый, стулья разные, расшатанные. Я им говорил о том, как завтра жить будем, как встроимся в новую систему подготовки кадров для дороги, уже отработанную на опыте Тайгинского и Томского техникумов, — молчат, не верят. Ткачук молодец — все понял. Ощувив поддержку руководства магистрали, принялся за дело, и словно второе дыхание открылось. Отремонтировали учебный корпус и общежитие, возвели пристройку, где разместили лаборатории и мастерские для производственной практики. Заложили спортзал с мыслью старый превратить в актовый. В итоге зал по-

управления местной работой. И тут же вопрос к преподавателям: кто нас научит работать с новой системой управления перевозками? Ответ не заставил себя ждать. Будущие движенцы к тому времени уже освоились на «своем» виртуальном участке железной доро-

Готовясь к юбилею, в техникуме подсчитали: за два десятка лет дипломы о среднем специальном образовании получили почти пятнадцать тысяч молодых людей. А дороге все мало.

ги. Вот к нему-то и адаптировали столь же виртуальный ЦУМР специалисты вычислительного центра магистрали. И теперь, сев за пульт дежурного по станции, студент может не только ориентироваться в графике исполненного

ве дипломных проектов предъявляют обучающие программы. В нынешнем году таких работ было защищено двенадцать.

Тут уж не отстать бы в творческом поиске преподавателям! К счастью, в техникуме создана атмосфера, не допускающая самой

возможности годами топтаться на месте. В числе педагогических инноваций, например, комплексные занятия на учебном полигоне. В один день и час на полигон, ставший станцией прибытия, выходит путейцы, движенцы, вагон-

дит открытую защиту курсовых проектов. Вошли в практику интегрированные занятия по темам, где четко просматриваются межпредметные связи. Популярны всевозможные деловые игры, в ходе которых, бывает, студенты сами выступают в роли преподавателей — и в своей группе, и на младших курсах.

Казалось бы, какое творчество требуется при составлении учебного плана? Есть государственный образовательный стандарт, им и руководствуйся. Но как быть, если в нем для будущих движенцев не предусмотрена стационарная практика? Может быть, где-то она и не нужна: учиться особенно нечему и негде. Но за окном — Инская, сегодня даже не столько «фабрика маршрутов», сколько «инкубатор» самых прогрессивных

...растворилась в живом организме учебного заведения. В качестве заместителя начальника отдела управления дороги он участвовал в организации техникума. И не думал – не гадал, что станет его директором.

– В то время в Первомайском районе закрывалась железнодорожная школа-интернат, два ее здания и отдали техникуму, – вспоминает он. – Первый набор шел не просто, но разрядке, спущенной предприятиям. Часть ребят не очень-то рвалась к знаниям. Сегодня, когда в конкурсе участвуют отличники, об этом вспоминаешь с улыбкой.

Решив проблему – кого учить, потребовалось решить и вторую – кому учить? Кадров Ткачук нашел на предприятиях узла, в отделах управления дороги. Разглядел в руководителях и специалистах склонность к работе с молодежью, к преподавательской деятельности. И в них не разочаровался. Опытные производственники Ю.Бронер, И.Бубнов, А.Великанов, А.Лухманов, Ю.Чернышев, Т.Школьников – а каждый дока в своем деле – дают молодежи не только знания, но и прививают любовь к профессии, к железнодорожному транспорту. Имена педагогов техникума В.Агентьева, Н.Альковой, А.Бондарчука, В.Васильева директор произносит с подчеркнутым уважением и почтением.

Любопытная деталь: объективным стимулом для организации Новосибирского техникума послужило разделение дорог, а вот мощным толчком для его развития в последние годы с точностью до наоборот стало объединение Кемеровской и Западно-Сибирской в 1997-м.

– Хорошо помню свою первую встречу с педагогическим коллективом техникума, – рассказывает

... в итоге зал получил как в приличном театре.

Вскоре пригласили взглянуть на преобразования Владимира Ивановича Старостенко, бывшего тогда начальником дороги. Он приехал, посмотрел и загорелся стремлением сделать техникум одним из лучших на сети. Александр Витальевич Целько такого же мнения: техникум должен быть лучшим!

Евгений Николаевич достает с книжной полки альбом: «Что было, что стало». Подарок педагогического коллектива в знак признания заслуг в развитии учебного заведения.

На следующий день заместитель директора по учебной работе Наталья Ваганова показывала один за другим учебные кабинеты под стать университетским. И не уставала повторять: «Спасибо дороге!». Число кабинетов и лабораторий в техникуме приближается к пятидесяти. В учебно-производственных мастерских пять прекрасно оснащенных цехов. С утра до вечера не пустует полигон действующей железнодорожной техники. У студентов и преподавателей нет проблем с необходимой литературой: книжный фонд библиотеки – около 25 тысяч экземпляров, налажено сотрудничество с библиотеками города.

Но книга книгой, а сегодняшний студент предпочитает компьютер.

– Акто против? – пожимает плечами Елена Блохина, главный «спец» по информационным технологиям. – Компьютерный парк техникума – это 162 «персоналки», четыре сервера, локальная сеть, другое оборудование... И все это работает!

Один только пример. Студенты на практике ознакомились с недавно организованным на Новосибирском отделении центром

... в графике выполненного движения, но и обрабатывать на-



На учебном полигоне идут занятия

выки рационального использования рабочего парка на местных операциях.

В этой же лаборатории – тренажер управления горочным комплексом, разработанный в СГУПС. Добавьте сюда еще пару-другую программ – и вот вам в дополнение к действующему компьютерный учебный полигон. Благо за разработчиками дело не стоит. Освоив решение самых разнообразных прикладных задач с помощью информационных технологий, многие выпускники в качест-

... ходят путейцы, движеницы, вагонники, эсцэбисты – каждому нахо-

дится возможность применить полученные знания по конкретной теме.

Многие преподаватели – авторы методических пособий и учебных программ. В числе разработок В.Агентьева – паспорт лаборатории по управлению движением. Он и «спроектировал» ее, по сути дела, сам: пригодился опыт работы на производстве – был в прошлом и машинистом-инструктором локомотивных бригад, и маневровым диспетчером на Инской. Н.Алькова мастерски прово-

... кубатор» самых прогрессивных («прорывных», говорят о них на Западно-Сибирской) технологий!

Так стоит ли удивляться, что выпускников новосибирского техникума охотно берут предприятия дороги. А через год-другой перед ними столь же охотно распахивают двери железнодорожные университеты. Это ведь только считается, что в техникум идут те, кто не в состоянии поступить в университет. Лидия Красникова заведует отделением по организации нового приема и оперирует до сотых долей точными цифрами. Так вот, согласно ее данным, в нынешнем году проходной балл при зачислении на отделение организации перевозок и управления на железнодорожном транспорте составил 14,88 из 15 возможных!

Вот, несмотря на кашкулы, заглянул в альма-матер Василий Смусяк, ныне уже третьекурсник СГУПСа. В техникум в свое время пришел по направлению дороги со станции Каргат. Осилит нелегкую науку учиться, красный диплом тому лучшее подтверждение. На прощание оставил выполненную в качестве дипломного проекта обучающую программу «Путевой электрифицированный инструмент». Поработал монтером пути с этим самым инструментом и – опять же «целевым» – был зачислен в университет на стипендию дороги. В их техникумовской группе девять человек получили дипломы с отличием.

Так что стоит, очень стоит подражать Новосибирский техникум железнодорожного транспорта с двадцатилетием. Молодой, полный сил и энергии, он это заслужил.

Александр ШАМОВ,