

## КАФЕДРА «АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ»

Кафедра «Автомобильные перевозки» образована в 1991 г. Первый её заведующий, талантливый организатор, профессор, доктор технических наук Владимир Васильевич Зырянов внёс огромный вклад в становление кафедры, организационное, учебно-методическое и научно-исследовательское обеспечение её работы, особенно на первоначальном этапе.

В 1997 г., после отъезда проф. В.В. Зырянова, заведующим кафедрой стал и является до настоящего времени доктор технических наук, профессор Юрий Евгеньевич Воронов. Кафедра целенаправленно совершенствует воспитательную, учебно-методическую и научно-исследовательскую работу, много времени уделяет подготовке научно-педагогических кадров для кафедры и факультета. Имеется аспирантура по трём научным специальностям (руководители – проф., д-р техн. наук Ю.Е. Воронов, доц., канд. экон. наук А.Ю. Тюрин, доц., канд. техн. наук М.Е. Корягин). За прошедшие годы защищено 2 докторских (В.В. Зырянов, 1993 г. и Ю.Е. Воронов, 1996 г.) и 7 кандидатских (А.В. Косолапов, 1993 г., А.Ю. Тюрин, 2002 г., Л.Н. Клепцова, 2004 г., М.Е. Корягин, 2004 г., А.В. Буянкин, 2004 г., В.Л. Жданов, 2008 г., О.С. Семёнова, 2009 г.) диссертаций.

Сегодня в составе кафедры автомобильных перевозок 18 штатных преподавателей, из них один профессор, доктор наук; 6 доцентов, кандидатов технических наук; 2 доцента, кандидата экономических наук, 8 старших преподавателей и один ассистент.

К огромному сожалению, в 2005 г. из-за болезни кафедру оставил кандидат технических наук, доцент Леонид Сергеевич Жданов, который работал в университете с 1972 года, и на кафедре автомобильных перевозок со дня её основания. Жданов Л.С. внёс существенный вклад в подготовку специалистов высшей квалификации для автомобильного транспорта, формирование кафедры и факультета. Много внимания уделял Жданов Л.С. и работе с молодыми преподавателями кафедры, передавая свой огромный опыт и знания. Он был и остаётся признанным авторитетом среди учёных и специалистов автомобильного транспорта. Незаурядный педагогический талант, высокий профессионализм, глубокая личная скромность Леонида Сергеевича создали ему непререкаемый авторитет как среди профессорско-преподавательского состава

факультета и университета, так и в студенческой среде.

Кафедра ведет подготовку дипломированных инженеров по двум специальностям: 190701.01 – *Организация перевозок и управление на транспорте (Автомобильный транспорт)*, которая была открыта в 1989 г., и 190702 – *Организация и безопасность движения*, открытой в 1996 г., по очной и заочной формам обучения в головном вузе и в филиалах университета в Новокузнецке (с 1997 г.) и Прокопьевске (с 2004 г., только по специальности 190701.01 по очной форме). За время существования кафедры подготовлено по обеим специальностям свыше 1000 инженеров.

Базовыми учебными курсами являются: для специальности 190701.01 – «Грузовые перевозки», «Пассажирские перевозки», «Основы транспортно-экспедиционного обслуживания»; для специальности 190702 – «Организация дорожного движения», «Технические средства организации движения», «Безопасность транспортных средств», «Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий». Для их изучения кафедра в своей работе использует изданные в разные годы учебник для вузов, 15 учебных пособий, 105 методических разработок, авторами которых являются сотрудники кафедры.

Направлениями углубленной подготовки являются:

- организация перевозок (по специальности 190701.01);

- расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий (по специальности 190702).

Основные места проведения практик студен-



Кафедра «Автомобильные перевозки» сегодня

тов: для специальности 190701.01 – предприятия-филиалы ОАО УК «Кузбассразрезуголь», предприятия-филиалы ГУ «Кузбасспассажиравтотранс»; для специальности 190702 – Управление ГИБДД ГУВД Кемеровской области, отделы ГИБДД УВД администраций городов, отделения ГИБДД ОВД городов и районов.

Кафедра в течение своего существования принимает участие в разработке государственных и региональных научно-исследовательских программ. Только за последние 5 лет (с 2005 по 2009 гг.) кафедрой выполнено хозяйственных работ на сумму около 2 млн. рублей. По результатам выполненных работ опубликовано 2 монографии и около 300 научных работ.

Основные направления научных исследований:

- оптимизация рабочих процессов и параметров карьерного горно-транспортного оборудования;
- обеспечение экологической безопасности транспортных потоков;
- проблемы логистического менеджмента при организации грузовых и пассажирских перевозок;
- математическое моделирование транспортных процессов;
- информационное обеспечение транспортных процессов.
- экспертиза дорожно-транспортных происшествий.

Выпускники кафедры работают в автотранспортных предприятиях и фирмах (в основном, коммерческие службы), Росдорнадзора, Государственной инспекции безопасности дорожного движения (в основном, информационно-аналитические подразделения), Управлении единого заказчика транспортных услуг (УЕЗТУ), областном дорожном фонде, НИИ и учебных институтах.

### ИЗ ИСТОРИИ КАФЕДРЫ

(профессор В.В. Зырянов вспоминает ...)

В 1972 году перед самым распределением после окончания Иркутского политехнического института я выбрал местом работы Пермь. Большой город, а значит и большие возможности, к тому же расположен далеко от дома, а стремление уехать подальше было свойственно в те годы большинству молодежи. Но как часто бывает, всё изменилось в последние мгновения. За несколько минут до официального распределения ко мне подошёл товарищ и попросил уступить ему Пермь, поскольку в этом городе у него родственники. Шёл он на распределение человек через 5-6 после меня и, оказывается, получил у них всех гарантию, что они не возьмут направление в Пермь, если я откажусь. Я тоже пошёл ему навстречу, но ситуация была уже такая, что заходя на распределение, я ещё не знал, что выберу. Поэтому выбор Кемерова – это одновременно и случайность и интуиция, а

может быть ненавязчивый толчок к правильному решению.

В Кемерове первые годы я работал в автобазе областного производственно-технического управления связи. В то время на производстве было мало специалистов с высшим образованием, у нас в довольно большой автобазе таких было только двое, поэтому приходилось решать абсолютно все задачи. Мудрый начальник автобазы К. А. Хайновский поручал нам самые разные задания, в том числе и такие, которые не входили в нашу прямую компетенцию. Конечно, мы ворчали, и только потом я понял, что он готовил нас как универсальных управленцев. Самое главное, чему я научился в автобазе – это работа с людьми, молодыми и в возрасте, рабочими и начальниками, дисциплинированными и нарушителями.

Однако мне всё время хотелось заняться творческой работой, поэтому, когда через три года работы на производстве встал выбор между карьерным ростом и творческой работой я выбрал последнее и в 1976 г. перешел на кафедру автомобилей и строительно-дорожных машин Кузбасского политехнического института. Начинать работу на кафедре в должности ст. инженера НИС. Кафедра тогда представляла сплав опытных преподавателей, которые с горного дела переключились на автомобильное, и молодых людей со специальным образованием, которые начинали свой путь в науку. На кафедре была обстановка творческой работы, дружелюбия и помощи друг другу, хотя иногда, в основном, от максимализма молодых, высекались искры. Тогдашний заведующий кафедрой Р.Р. Масленников сделал всё, чтобы кафедра стала заметной в Кузбассе. Он установил контакты со всеми руководителями автотранспортного комплекса области, сделал их нашими союзниками и привлёк к совместной работе. Бывший горняк, талантливейший изобретатель А.А. Важеннин показал, что и на новом для него направлении по ремонту автомобилей можно также достигнуть высокого уровня. Мы относились к этой его деятельности с огромным уважением и особую радость для нас составляли реальные испытания этих устройств, о которых потом ходили легенды. И.Н. Пуркаев спокойно и основательно поставил учебную и методическую работу, а его опыт, советы всегда располагали к разговорам по душам. Ю.К. Катков в тех условиях смог получить сложнейшее оборудование по диагностике двигателей и провести уникальные эксперименты.

Конечно, на этом этапе развития кафедры одной из самых главных задач было создание своего научного направления и подготовка научных кадров. Наверное, самым важным условием было получение устойчивого финансирования научных работ. Р.Р. Масленников сумел убедить руководство Кемеровского транспортного управления в таком виде сотрудничества, и кафедра получила долгосрочный и крупный договор. Особенно важ-

но отметить тематику исследований. В те годы практически все хозяйственные научные работы выполнялись по технической эксплуатации и ремонту автомобилей, а мы одни из первых начали работы по исследованию транспортных потоков и экологической безопасности автомобильного транспорта. Конечно, заключая этот договор, руководство Кемеровского транспортного управления понимало, что это, прежде всего, инвестиции в развитие кафедры, а только потом реальные прикладные результаты. Насколько я помню, главный инженер управления Ю.М. Рябов говорил: «Защитите хоть одну диссертацию – будем считать, что вы свою задачу выполнили».

На решение этой задачи первым пошёл Л.С. Жданов. Именно он первым поступил в аспирантуру МАДИ и не только поступил, но и открыл дорогу другим. Благодаря его рекомендации мне удалось поступить в аспирантуру МАДИ без целевого направления при конкурсе 6 человек на место. В скором времени наше аспирантское землячество стало на долгие годы одним из многочисленных в МАДИ. Все выполняли оригинальные работы по различным направлениям, создавали измерительные комплексы, приборы. В те годы нам удалось провести в Кемерове уникальный эксперимент по аэрофотосъемке транспортных потоков. Мы долго готовились к его проведению, разрабатывали методики, получали разрешения. В конечном счёте, провели две серии аэрофотосъемок, я летал на самолете и мы снимали городские магистрали с высокой частотой, а по рации координировал наземные работы. Внизу Л.С. Жданов измерял токсичные выбросы автомобилей, в то время отборы воздуха забирались в футбольные камеры, так таких камер набрался целый грузовик. А.О. Крузе измерял шум транспортных потоков. Как плавающий автомобиль двигался в потоке наш автобус-лаборатория с нарисованными на крыше опознавательными полосами.

В конечном счете, все молодые преподаватели первого поколения – Л.С. Жданов, А.Б. Дик, А.О. Крузе, Е.Л. Атяшкин, П.Н. Малюгин выполнили заметные диссертационные работы.

А на подходе были уже новые люди, потому что мы воспринимали студентов как своих помощников и самые лучшие из них пополняли со-

став кафедры. Поэтому когда встал вопрос о дальнейшем развитии мы с запасом прочности могли открыть две современные специальности – «Организация перевозок и управление на транспорте» и «Организация и безопасность движения».

Большую часть времени я бок о бок проработал с деканом В.А. Полетаевым, который организовал работу факультета так, что сложилось естественное распределение прав и обязанностей между деканатом и кафедрами. Кафедры имели достаточную степень самостоятельности, и это всем шло на пользу.

В 1997 г. я переехал на новое место работы в Ростов-на-Дону. Наверное, в каждом человеке живёт желание новизны, так и мне хотелось создать новый коллектив, новое направление. Я думаю, этот риск оправдался. Мы сегодня на кафедре «Организация перевозок и дорожного движения» Ростовского государственного строительного университета используем самое современное программное обеспечение, технические средства. Нам удалось установить хорошие отношения со специалистами ведущих университетов Германии, Испании, Голландии. Результаты наших совместных исследований, основы которых были заложены много лет назад в КузПИ, докладывались на Всемирных и Европейских конгрессах в Мехико, Мадриде, Лондоне, Лиссабоне, Сиднее, Пекине, Ганновере, Барселоне. Особенно теплые отношения у нас установились с испанским профессором Х. Барсело, который сейчас является научным директором всемирно известной компании в области моделирования дорожного движения. Как пример может быть в большей степени для молодежи мне хочется рассказать историю создания этой компании «Transport Simulation Systems», которая за короткий срок вошла в число мировых лидеров. Так вот Х. Барсело говорит, что к нему, университетскому профессору как-то пришли его выпускники, молодые люди и сказали: «Профессор, давайте сделаем то, чему вы нас учили». Так из инициативы молодых специалистов и опыта преподавателей за несколько лет возникла известнейшая компания, на программном обеспечении которой по моделированию движения работает весь мир. Поэтому я желаю, чтобы такие светлые примеры были ориентиром для нас.

*Ю.Е. Воронов*