

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656:94(47)

Духно Николай Алексеевич,
доктор юридических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)
naduhno@ui-miit.ru

Регуляторы транспортного образования в начале 1941 года. Оценка опыта работы профессора МИИТ Георгия Константиновича Евграфова

Аннотация. В довоенные годы ученые Московского института инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ) не размышляли, нужно ли транспортное образование или нет. Они стремились развивать транспортное образование, продолжая традиции своих предшественников, открывающих транспортные школы на основе классической науки. На протяжении более трех веков шел процесс выработки способов преобразования теории в инженерное знание, устремляя его в развитие транспортных способностей. Ярким сторонником развития транспортного образования в 1930—1940-е гг. был профессор МИИТ Георгий Константинович Евграфов. В фундаментальных научных трудах ученый выявлял сердцевину теоретических мыслей, становившихся прочным фундаментом развития прикладных транспортных наук. Требовался профессиональный коллектив, способный к исследовательской работе, к формированию транспортной науки и воплощению ее в умы нового поколения специалистов транспорта. Таким коллективом, по убеждению Евграфова, должна была быть кафедра. В своих ежегодных докладах педагогическому и студенческому составу Г. К. Евграфов с вершин научных ценностей и мастерства опытного профессора давал оценку работы каждой кафедры за истекший год и ставил задачи по развитию транспортного образования, в результате которого и свершался процесс воспитания инженеров-транспортников нового поколения. Г. К. Будучи заместителем начальника МИИТ по учебной и научной работе, профессор умел аргументированно убеждать оппонента доказательствами, полученными из научных источников. Его опыт доказывает факты положительной организационной и научной работы вуза под влиянием личности с высоким научным мировоззрением, с богатым морально-нравственным мышлением, пронизанным правовыми идеями. Целью нашего исследования является установление способов

сочетания права с иными видами регуляторов транспортного образования и определение их влияния на качество подготовки специалистов, востребованных транспортом в предвоенный период времени. Методологией исследования явились научно-познавательные методы оценки большого объема материалов, отразивших становление транспортного образования в России и в Московском институте инженеров железнодорожного транспорта, истоки которого идут от основанного в 1896 г. Московского инженерного училища. Анализ сведений о транспортном образовании сочетался со сравнительным методом и оценочными приемами автора, приобретенными 40-летним опытом и навыками автора научной и преподавательской деятельности в вузах.

Ключевые слова: регуляторы транспортного образования; наука; право; морально-нравственные ценности; фундаментальная наука; прикладные транспортные науки; основные задачи кафедр; инженерное знание.

Nikolay A. Dukhno,
Doctor of Law, professor,
Russian University of Transport

**Transport education regulators in early 1941.
Evaluation of the work experience of Georgy Konstantinovich
Evgrafov, professor of MIIT**

Abstract. In the pre-war years, scientists at the Moscow Institute of Railway Transport Engineers (MIIT) did not think about whether a transport education was necessary or not. They tried to develop transport education, continuing the tradition of their predecessors, who opened transport schools based on classical science. For more than three centuries, there has been a process of developing ways to transform theory into engineering knowledge, directing it to the development of transport capabilities. A prominent supporter of the development of transport education in the 1930s–1940s was Georgy Konstantinovich Evgrafov, professor of MIIT. In fundamental scientific works, the scientist revealed the core of theoretical thoughts, which became a solid foundation for the development of applied transport sciences. It required a professional team capable to conduct research, form transport science and embody it in the minds of a new generation of transport specialists. Such a team, according to G.K. Evgrafov, should have been a department. In his annual reports to the teaching and student staff G.K. Evgrafov according to his scientific values and the skill of an experienced professor, assessed the work of each department over the past year and set tasks for the development of

transport education for transport engineers of a new generation. Being the deputy head of MIIT for educational and scientific work, the professor was able to convince his opponent with evidence obtained from scientific sources. His experience proved the facts of the positive organizational and scientific work of the university under the influence of a person with a high scientific outlook, with a rich moral and ethical thinking enriched with legal ideas. The purpose of our study was to establish ways to combine law with other types of transport education regulators and determine their impact on the quality of training specialists demanded by transport in the pre-war period. The research methodology was scientific and cognitive methods for evaluating many materials that reflected the formation of transport education in Russia and at the Moscow Institute of Railway Engineers, the origins of which come from the Institute of Railway Engineers founded in 1896. The analysis of information about transport education was combined with the comparative method and the author's evaluative techniques, acquired by 40 years of experience and the author's skills in scientific and teaching activities at the universities.

Keywords: regulators of transport education; science; right; moral values; fundamental science; applied transport sciences; main tasks of departments; engineering knowledge.

Настоящее исследование составляет часть большой работы автора над проектом «Вехи науки Российского университета транспорта» [1]. Транспортное образование, по нашему убеждению, становилось в России под влиянием науки, которая развивалась под влиянием реформ, инициатором и проводником которых стоял Петр Великий. Наука стала регулирующим средством отношений в становлении первых «навигацких школ» в первые годы XVIII столетия. Указы Петра I определяли науку важнейшим средством в подготовке специалистов для водного транспорта. С этого времени специалистов начали готовить на основе научных теорий. Старый опыт передачи знаний от ремесленников был признан недостаточным для воспитания высокообразованных мастеров транспортного дела. Появление классической науки формировало научную основу развития транспортного образования.

В дореволюционной России регуляторами транспортного образования являлись: наука; право; морально-нравственные ценности. Все эти средства по-разному воздействовали на отношения в развитии транспортного образования. Показатели деятельности воспитанников транспортных школ, их авторитет в обществе можно признавать основными критериями, служащими определением влияния регуляторов на подготовку транспортников. Особенно ценились инженеры путей сообщения, подготовленные в Петербургском и Московском транспортных вузах, где шло глубокое изучение теоретических наук, изучалось законоведение, уделялось особое внимание преобразованию

теоретических сведений в инженерные знания. Инженер путей сообщения, получивший транспортное образование, высоко оценивался российским обществом.

После революции 1917 г. с установлением Советской власти из обучения убрали все правовые дисциплины. Основным регулятором общественных отношений, по решению партии большевиков, стали решения партии, ее съездов, конференций, пленумов. Наука оставалась одним из основных регуляторов в дальнейшем развитии транспортного образования в советское время. Но отсутствие полноценного правового регулятора ставило науку в зависимость от идеологии правящей партии большевиков. Многие стороны развития науки зависели от научного мировоззрения ученых транспортных вузов.

В тяжелые для науки 1930-е гг., когда ученые подвергались жестоким репрессиям, транспортные вузы, в их числе и МИИТ, продолжали изыскивать способы для продолжения научных исследований, которые далеко не все воплощались в подготовку специалистов и в развитие транспорта.

В МИИТ научной и учебной работой в тот нелегкий период времени руководил преданный науке профессор Георгий Константинович Евграфов. Эта личность заслуживает высокой оценки по уровню научного мировоззрения, тесно сочетающегося с высоким морально-нравственным мышлением. Прочная сила научной культуры профессора формировала нравственные нормы поведения коллектива в вузе. Г. К. Евграфов к 1941 г. стал известной личностью в сфере мостостроения. В 1930 г. Георгий Константинович возглавил кафедру «Мосты» и успешно руководил слаженным коллективом ученых 37 лет. Кафедра под руководством авторитетного ученого превратилась в крупный центр мостовой науки, тесно связанный с практикой мостостроения. В 1957 г. Г. К. Евграфов избран действительным членом Академии строительства и архитектуры, где ученый возглавлял Комиссию транспортных сооружений. В 1958 г. Георгию Константиновичу присваивается звание заслуженного деятеля науки и техники РСФСР, в 1961 г. Евграфов назначен членом Комитета по Ленинским премиям при Совете Министров СССР [https://rut-miit.ru/content/Ведущие%20ученые%20от%20Науки.pdf?id_wm=878775]. Одаренный ученый создал прочные основы для формирования новых научных школ в сфере мостостроения. К ним относятся школы, получившие международное признание: научная школа в области расчетов, проектирования и строительства мостов; научная школа в области исследования железобетонных мостов; научная школа проектирования и строительства металлических мостов [https://miit-ipss.ru/?page_id=1625#]. Под руководством Георгия Константиновича Евграфова были организованы и проведены первые четыре научно-технические конференции ученых МИИТ.

С начала войны Г. К. Евграфов проводил научные конференции в МИИТ ежегодно, знакомя коллектив ученых с новыми теоретическими идеями. С 14 по 19 мая 1945 г. проводилась IX научно-техническая конференция кафедр МИИТ. Ученый обосновывал необходимость внедрения постоянно развивающейся транспортной науки в обучение, повышая качество подготовки студентов. На основе тщательного изучения материалов учебного процесса и оценки экзаменационных сессий Евграфов готовил ежегодные доклады для всего профессорско-преподавательского состава. Тезисы сохранили сущность доклада, его основные научно-педагогические мысли по проведению необходимых мероприятий, укрепляющих порядок учебного процесса в МИИТ. [Тезисы доклада заместителя начальника МИИТ по учебной и научной работе, профессора Г. К. Евграфова. Из доклада о мероприятиях по реализации приказа Всесоюзного комитета по делам высшей школы при СНК СССР от 25 февраля 1941 г. № 95 «Об итогах работы высших учебных заведений в осеннем семестре и мероприятиях по улучшению их работы в весеннем семестре 1940/41 учебного года (ГБ России).] Евграфов рекомендовал всем преподавателям кафедр внимательно рассмотреть существующие учебные программы учебных курсов и устранять излишние повторения одних и тех же вопросов в разных учебных курсах дисциплин. Ученый советовал развивать и укреплять взаимосвязи между общими и специальными дисциплинами. Он призывал к плодотворному использованию ценностей фундаментальной науки в формировании инженерных знаний. Профессор Георгий Константинович упорно настаивал развивать творческое мышление студентов. Стремление это осуществлялось не под давлением и принуждением, а в кропотливой воспитательной работе методами убеждения, раскрывая значимость науки в получении и развитии инженерных знаний. В коллективе ученых МИИТ высоко ценили науку и стремились к воплощению научных принципов в воспитание специалистов железнодорожного транспорта. Научные идеи наполняли мышление студентов, их мировоззрение формировало сознание ответственного, объективного отношения к своему профессиональному делу.

В феврале 1941 г. вышел приказ Всесоюзного комитета по делам высшей школы при СНК СССР от 21 мая 1936 г. № 95 «Об итогах работы высших учебных заведений в осеннем семестре и мероприятиях по улучшению их работы в весеннем семестре 1941 года». [На Комитет возлагались задачи рассмотрения планов развития высшей школы в СССР, установление количества и типа учебных заведений, контингента учащихся, утверждение учебных планов и программ по общественным дисциплинам, присвоение ученых степеней и званий.] Инструкции и приказы были основным источником, в котором можно было обнаружить некоторые правовые нормы. Приказы отражали решения, принятые партийными органами. Решения XVIII конференции ВКП/б/ включались в

приказы и инструкции по вопросам развития образования. Законов принималось в то время крайне мало. [В 1980—1985 гг. был выпущен Свод законов СССР, в 11 томах (VII разделов), его содержание было в основном наполнено совместными постановлениями ЦК КПСС и Совета Министров СССР. С 1936 по 1977 г. в СССР было принято не более 80 законов. По данным Института государства и права Академии наук СССР, разного рода инструкций было принято за указанный период несколько десятков тысяч.] Г. К. Евграфов был обязан упомянуть о партийных решениях, но опытный профессор сосредоточил все свои силы на научных ценностях и подготовил свой очередной доклад о мероприятиях в МИИТ по повышению качества обучения [Из доклада о мероприятиях по реализации приказа Всесоюзного комитета по делам высшей школы при СНК СССР от 25 февраля 1941 г. № 95 «Об итогах работы высших учебных заведений в осеннем семестре и мероприятиях по улучшению их работы в весеннем семестре 1940/41 учебного года»]. Такие доклады Г. К. Евграфов традиционно проводил в конце каждого учебного года, сосредоточивая внимание преподавателей и студентов на науке и методах ее освоения. Для Евграфова наука оставалась основным средством воспитания нового поколения инженеров железнодорожного транспорта. Ученый видел науку в постоянном развитии, советуя развивать теорию и находить способы вовлечения ее в обучение студентов. Только при таком условии наука становилась средством развития транспортного образования.

О содержании доклада Евграфова, озвученного им в самом начале весеннего семестра 1941 г., можно делать выводы по тезисам, хранящимся в архивах. Оценка тезисов приводит к выводам о значимости науки в МИИТ, о роли кафедр и каждого преподавателя в проведении научных исследований и разработке на их основе учебников, учебных пособий и методик обучения студентов.

Евграфов знакомил с итогами зимней экзаменационной сессии в МИИТ, указывал критерии повышения качества обучения студентов. Студенты учились овладевать теми знаниями, которые им были необходимы в решении будущих инженерных дел. Преподаватели проявляли профессиональную ответственность за обучение каждого студента и всегда стремились учить их мыслить, развивать умения оперировать полученными знаниями. Ответственность профессорско-преподавательского состава за правильную, справедливую оценку знаний и умений студентов также повысилась, отметил профессор. Большую часть доклада ученый посвятил обнаруженным недостаткам в обучении студентов, указал пути и способы совершенствования процесса обучения студентов в МИИТ.

Требования к достижению высокого качества подготовки специалистов Евграфов предъявлял всему коллективу МИИТ, но особая ответственность в выполнении поставленных задач возлагалась на профессоров, доцентов и всех других преподавателей. Коренными задачами являлись: развитие

науки; включение самых новых достижений теоретических наук в учебные дисциплины; формирование инженерных знаний на основе фундаментальных наук; развитие у студентов умений и навыков применять получаемые в аудиториях знания в практике. Профессор был непримирим к формальному подходу в обучении, он не терпел механической передачи знания студентам, без разъяснения их сущности, ценности в жизни и в практической деятельности. Докладчик уделил внимание развитию, повышению уровня культуры, как в коллективе в целом, так и в процессе обучения студентов. Весь коллектив МИИТ несет ответственность за воспитание студентов личностями с высоким нравственным мировоззрением. Профессорско-преподавательский состав к этому требованию обязан ставить задачу формирования у каждого студента высокого научного мировоззрения. Мышление, выводы, принятие решений каждый обязан осуществлять на научных знаниях. Студентов следует учить умениям самостоятельной работы, но не механически выполнять задание, профессор настаивал обучать студентов умениям строить выводы на научной основе и учить навыкам принимать обоснованные решения. Высокая степень научного знания, умения применять их в решении поставленных практикой задач, достойный глубокого уважения культурный уровень студентов, их нравственная воспитанность, — это те качества, которыми должен обладать будущий инженер железнодорожного транспорта.

Кафедры Евграфов относил к основным звеньям в структуре МИИТ. Коллективы кафедр должны были развивать науку и насыщать учебные дисциплины новыми теоретическими положениями, новыми научными концепциями. Профессор советовал ученым следить за программами учебных дисциплин. В программе не должно быть излишеств, формальных предписаний. Она должна указывать на ту часть теории, которая обязана стать основой формирования инженерного знания. Внимательное, вдумчивое отношение к каждой программе поможет студентам ориентироваться по ее содержанию в изучении учебного предмета. Программа должна показать связи изучаемого предмета с другими, смежными учебными дисциплинами, удачно ориентированными на транспортную практику. Ученый убедительно рекомендовал преподавателям кафедр провести согласование программы по следующим циклам дисциплин:

- а) физика, электротехника, электрификация железных дорог;
- б) строительные работы, теория механизмов и детали машин, теплотехника;
- в) строительные работы, основания и фундаменты, путь и путевое хозяйство, постройка железных дорог, постройка мостов, здания.
- г) организация движения поездов, организация грузовой работы, станций и узлы, экономика транспорта;
- д) подвижной состав и тяга поездов, теплотехника.

Работу по согласованию содержания программ Евграфов рекомендовал проводить в дискуссионном обсуждении, в котором должны были принять участие деканы факультетов; преподаватели, студенты-отличники старших курсов, которые приобрели опыт изучения дисциплин и имеют возможность выразить свое отношение к содержанию учебных курсов и к методике их изучения.

В программы учебных дисциплин Г. К. Евграфов настоятельно рекомендовал включать проблемные вопросы, которые возникают при строительстве и эксплуатации железных дорог. Заведующему кафедрой строительства железных дорог профессору И. А. Шадрину ученый дал полезный совет. Он напомнил, что ввиду особой важности изучения условий проектирования и строительства в районах вечной мерзлоты необходимо внимательно оценить содержание программы дисциплин, в которые входит или должно входить рассмотрение указанных вопросов. Г. К. Евграфов тактично просил провести необходимое согласование указанных программ, а при необходимости внести дополнения в них, насытить их новыми теоретическими и практическими задачами по решению проблем строительства железных дорог в местах вечной мерзлоты.

Г. К. Евграфов считал своим нравственным долгом быть не только достойным ученым транспортной науки, он считал своей обязанностью знать проблемы практики железнодорожного дела. Одной из острых проблем ученый видел слабую подготовку специалистов в организации и способах использования строительных машин и механизмов. Даже та небогатая техника, которая имелаась, использовалась неудовлетворительно. Ощущая эту проблему, ученый в докладе требовал обратить пристальное внимание на состояние подготовки в этой области. Докладчик указал на необходимость внесения существенных коррективов при рассмотрении программ по циклу дисциплин: строительные работы, теория механизмов и детали машин, теплотехника.

Руководитель, ответственный за науку в МИИТ, Г. К. Евграфов хорошо владел информацией о работе кафедр. Ученый был уверен в том, что плодотворная работа каждой кафедры будет развивать науку, в результате будет расти и совершенствоваться мастерство в повышении качества лекций, в проведении интересных семинаров, насыщенных новыми задачами практических занятий. От качества работы кафедр зависел уровень проведения лабораторных работ. От научной работы преподавателей зависело качество подготовки учебных пособий и учебников, которые должны были насыщаться новыми научными разработками. Заведующим кафедрами Евграфов рекомендовал включать в план работы кафедры научно исследовательскую работу, которая должна была быть ориентирована на учебные дисциплины, закрепленные за каждой кафедрой.

Весьма удачным можно признать опыт кафедры строительной механики по ежедневному обязательному для всех сотрудников кафедры проведению двухчасового совещания. В указанном выше докладе профессор Г. К. Евграфов раскрыл положительный опыт кафедры «Проектирование железных дорог» по обсуждению на кафедральных совещаниях лекций и практических занятий с предварительным посещением их несколькими членами кафедры. Такие совещания становились теоретическими дискуссиями, на которых шлифовалась выработка новых методик, улучшающих качество учебного процесса. Теоретические обсуждения лекций вырабатывали особую методологию научно-исследовательской работы ученых МИИТ.

В докладе Евграфов обосновал необходимость принятия решительных мер по реорганизации содержания и методики преподавания экономических дисциплин. Кафедра экономики транспорта должна взять общее руководство циклом экономических дисциплин, а именно: экономические изыскания, экономическая география, статистика и учет, техническое нормирование.

2 августа 1941 г. Всесоюзный комитет по делам высшей школы НКП утвердил программу курса «Экономика транспорта» для вузов железнодорожного транспорта. Содержание программы обязывало ученых МИИТ вести научные исследования и готовить учебные материалы: учебники; учебные пособия; лекции по курсу экономики транспорта. Кроме общих вопросов, ученым МИИТ необходимо было вести научную разработку экономических проблем железнодорожного транспорта. Работа была сложной, плановая экономика не всегда совпадала с экономическими закономерностями. Задача была поставлена так, чтобы найти способы доказать преимущество социалистической экономики [2]. Эту задачу ученый предлагал решать на основе фундаментальной науки.

Особое внимание профессор предлагал уделять изучению сметного дела, порядку финансирования и финансовой отчетности. Эти темы должны сочетаться с учебным курсом строительных работ.

При изучении курса строительных работ необходимо включить общие сведения по составлению смет на простейшие работы с тем, чтобы студент уже на первой строительной практике ориентировался в составлении смет. Докладчик давал разъяснения по методике обучения студентов экономических дисциплин, указывая на необходимость установления тесной связи отдельных тем или разделов курса со специальными дисциплинами, создавая условия для ощущения студентами полезности экономического мышления в инженерной работе. Детальное изучение перечисленных вопросов должно осуществляться специальными кафедрами, ведущими соответствующие курсы по строительству и организации работ на железнодорожном транспорте.

В то время в МИИТ мало понимали значение иностранного языка для инженера транспорта. Евграфов считал, что принимаемые меры в МИИТ по изучению языка являются недостаточными. В дополнение к уже проведенным мероприятиям ученый настаивал на необходимости повысить квалификацию преподавателей в части разговорных навыков. Методика изучения иностранного языка, по оценке Евграфова, была неудовлетворительной, так как ограничивалась только аудиторными занятиями. Он советовал преподавателям кафедры иностранных языков вести разговоры на изучаемых иностранных языках везде: в преподавательских кружках; на совещаниях секций; проводить семинары на иностранном языке; со студентами вести все беседы на иностранном языке. Необходимо было инициировать развитие работы студенческих кружков, пробуждать интерес к изучению языков. Знание иностранного языка развивает мышление и повышает культуру студента, открывает путь к наращиванию нравственного и профессионального мировоззрения.

В обучение Евграфов включал методики развития у студентов навыков самостоятельной работы. Каждый студент обязан уметь мыслить на основе приобретаемых знаний, обоснованно строить выводы и принимать решения. В МИИТ основным документом, организующим самостоятельную работу студентов, был признан план выполнения домашних и графических заданий, лабораторных и контрольных работ, упражнений и курсовых проектов. План домашних заданий студентов составлялся деканом факультета на основании календарных планов кафедр с соответствующей их корректировкой. Пристальное внимание обращалось на равномерную в течение всего семестра загрузку студента самостоятельной работой. Составленный план выносился на рассмотрение и одобрение советом факультета и только после его одобрения утверждался заместителем начальника МИИТ по учебной и научной работе. Календарные планы кафедр и план домашних заданий студентов подлежали обязательному выполнению. Невыполнение плана рассматривалось как нарушение учебной дисциплины.

В своем докладе Г. К. Евграфов разъяснил, что в целях стимулирования регулярной работы студентов следовало ввести прием зачетов по графическим и лабораторным работам в течение семестра, по каждой работе или по группе работ, относящихся к определенному разделу курса. При зачетах необходимо требовать знание соответствующей части теоретического курса и умений использования полученных знаний. Ученый советовал развивать у студентов умение решать задачи по тем дисциплинам, по которым это требуется для практической работы. Профессор критиковал практику отдельных преподавателей, которые заменяли решение задач, проведением предварительных зачетов. Опыт самостоятельной работы лучших студентов Евграфов советовал широко распространить среди студентов путем проведения докладов, сообщений и в особенности через студенческую газету «Сталинец».

Обращаясь ко всем кафедрам, Евграфов напомнил, что науку следует использовать и как средство для воспитания студентов, указав на способы использования каждой учебной дисциплины в воспитании у студентов нравственной культуры. Он требовал развивать у студентов умения общения, культуру речи, грамотное письменное изложение домашних заданий, конспектов лекций, объяснительных записок к дипломным проектам. Георгий Константинович советовал проводить экзамены и зачеты с учетом оценки умений студентов излагать свои мысли, умений обосновывать выводы. Студенты должны давать оценку учебному материалу, но не быть его передатчиком, не осмыслившим содержания.

На опыте работы Г. К. Евграфова можно убеждаться в том, что при отсутствии правовых дисциплин в программе обучения высокую культуру инженера можно было достичь результатами науки и высоким морально-нравственным мировоззрением преподавателей, верящих в науку и следовавших ее принципам в обучении нового поколения специалистов.

И хотя тогда правовые науки были преданы забвению, правовые идеи сохраняли свою силу в мыслях высоконравственных личностей. Они свято чтили принципы науки, их высокое морально-нравственное мировоззрение служило основой в установлении способов развития транспортной науки и в развитии методик обучения специалистов-транспортников.

Право общепризнано основным регулятором общественных отношений. При низкой культуре общества право не воплотится в правопорядок. В обществе со слабой культурой порядка не будет до тех пор, пока народ не осознает ценности права. Г. К. Евграфов был воспитан старой плеядой профессоров, веривших в правовые идеи. Став профессором, Георгий Константинович воспитывал новое поколение на основе принципов права, сомкнувшихся с морально-нравственными ценностями.

Литература

1. Духно, Н. А. Вехи науки Российского университета транспорта: концепция проекта / Н. А. Духно // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 4(40). — С. 74—78.
2. Программа курса «Экономика транспорта» для инженерно-технических специальностей вузов железнодорожного транспорта. — Москва, 1941.

References

1. Dukhno, N. A. Vekhi nauki Rossiyskogo universiteta transporta: kontseptsiya proyekta [Milestones of science of the Russian University of Transport: the concept of the project] / N. A. Dukhno // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — № 4(40). — S. 74—78.
2. Programma kursa «Ekonomika transporta» dlya inzhenerno-tekhnicheskikh spetsial'nostey vtuzov zheleznodorozhnogo transporta [The program of the course "Economics of transport" for engineering and technical specialties of higher educational institutions of railway transport]. — Moskva, 1941.