

ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

Издание Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ)

www.miit.ru

Новые проекты –
новые подходы

Международная конференция университетов Российской Федерации и Франции «Современные тенденции железнодорожного образования в РФ и во Франции в условиях интернационализации образования» прошла в МИИТе.

Мы рады возможности обсудить современные тенденции железнодорожного образования, обменяться опытом и планами с нашими коллегами из Франции, сказал, открывая пленарное заседание, ректор МИИТа Борис Алексеевич Лёвин.

Конференция, напомнил ректор, проводится по решению Российско-французского совета по экономике, финансам, промышленности и торговле. Ее главная цель – развитие совместной научной, образовательной и инновационной деятельности университетов двух стран, занимающихся подготовкой кадров для железнодорожного транспорта, реализация совместных проектов, повышение академической мобильности. Ректор поблагодарил представителей девяти российских железнодорожных вузов и французских гостей, приехавших в МИИТ. «Я надеюсь на очень хорошую перспективу совместной работы», – подчеркнул Борис Алексеевич Лёвин.

Поблагодарив руководство университета за прекрасно организованную встречу и передав присут-



ствующим приветствие от помощника президента РФ И.Е. Левитина, представитель администрации президента Андрей Николаевич Недосеков отметил, что в МИИТе налицо бережное отношение к проведению авторитетных научных форумов. Те знания, которые мы приобретаем на этой встрече, безусловно, нас взаимно обогащают. Это не в последнюю очередь относится к богатому опыту Франции в развитии высокоскоростного железнодорожного движения, который важен для России.

О том, чего ждут представители французских вузов и транспортных компаний от двухдневной встречи с российскими коллегами, о перспективности таких контактов, рассказал министр-советник посольства Франции в России Фредерик Мондолини.

Подобная конференция – это замечательная площадка для обмена передовым опытом, новейшими технологиями, так как в ней участвуют не только представители высшей школы, но и ве-

дущих транспортных компаний, отметил заместитель министра транспорта РФ Олег Валентинович Белозеров. И это, по его мнению, только начало. Тенденцией же можно считать намерения сторон перевести такие встречи на постоянную основу. Важный результат встречи, по мнению О.В. Белозерова, – это создание эффективного плана совместной работы российских и французских вузов на ближайшие 3-5 лет.

Исполняющий обязанности руководителя Росжел-

дора Владимир Юрьевич Чепец напомнил, что между железными дорогами России и Франции уже давно налажено тесное сотрудничество. Для успешной совместной работы нужны высококвалифицированные кадры. Нам интересен опыт подготовки таких специалистов во Франции. Интересен все и как добиваться повышения качества образования, и организация производственной практики, и принципы разработки академических программ.

Окончание на стр. 2

Единогласно!

23 апреля Ученый совет университета утвердил профессора, доктора технических наук Бориса Алексеевича Лёвина кандидатом на должность ректора МИИТа. Кандидатура Бориса Алексеевича Лёвина была предложена Учеными советами структурных подразделений университета. Других кандидатур представлено не было.

Выступившие на заседании Ученого совета директор РАПС Л.А. Карпов, директор ИУИТ С.П. Вакуленко, председатель профсоюза работников университета Ф.С. Гоманков, председатель совета ветеранов Э.С. Спиридонов, председатель профкома студентов Д.О. Миронов всесторонне охарактеризовали эффективную работу Б.А. Лёвина, подчеркнули его высокие профессиональные и человеческие качества.

По результатам открытого голосования все присутствовавшие члены Ученого совета единогласно утвердили Бориса Алексеевича Лёвина кандидатом на должность ректора МИИТа.

Выборы ректора состоятся 6 мая.

С программой кандидата на должность ректора можно ознакомиться на интернет-портале МИИТа.

Каждый номер триумфальный!



Более 300 студентов из всех институтов и филиалов нашего университета приняли участие в отборочных турах фестиваля «Миитовская весна-2014», но в финал прошли только лучшие из лучших. Корреспонденты «ИТ» убедились в этом вместе с сотнями зрителей, которым посчастливилось видеть все это великое действие своими глазами и слышать своими ушами.

Уже с первых минут, когда на сцену вышли Яна Дергилова, Виктория Шишканова, Галина Лупан-

дина, Кристина Безверхая и Анатолий Сорокин с песней «Тында», стало ясно, что гала-концерт будет на «пять с плюсом». Вел вечер уже знакомый зрителям по конкурсу «Мистер МИИТ» поэт и студент ИТТСУ Михаил Смоляков. На экране мелькали кадры кинохроники о БАМе, а Михаил рассказывал о первопроходах легендарной магистрали (в этом году начало строительства БАМа 40 лет). Рассказывал так, что у многих комков подкапывал к горлу. Он все-таки потрясюще талантливый человек.

Окончание на стр. 8

Новые проекты – новые подходы

Окончание. Начало на стр. 1

Именно этому и посвятил свое выступление заведующий кафедрой «Железнодорожные технологии и компетенции» Национальной консерватории искусств и ремесел Жиль Малефан. Он подробно остановился на вопросах педагогики и методики преподавания в технических вузах и системе повышения квалификации. Как пояснил Жиль Малефан, исторически во Франции нет специализированных железнодорожных вузов, а институты и отделения, которые готовят инженеров для железнодорожного транспорта, созданы и поддерживаются крупнейшими транспортными компаниями. Учеба в них идет в тесном взаимодействии со специалистами-практиками. Что же касается учебных планов, программ и самого учебного процесса, то здесь, по словам Ж. Малефана, имеет место традиционная комбинация из фундаментальных и специальных профессиональных дисциплин.

Представитель компании «Альстом транспорт» Эрик Рибер свое выступление начал с утверждения, что «наша отрасль не менее важна, чем авиационная». Поэтому, как он считает, обмен знаниями между представителями академического образования и специалистами транспорта очень важный и необходимый процесс. И здесь хороши все приемы и средства, включая дистанционное обучение. Этим в компании занимается созданный год назад специальный Центр подготовки персонала.

О тесном сотрудничестве российских вузов транспорта и ОАО «РЖД» рассказал первый вице-президент компании Александр Сергеевич Мишарин. Он подчеркнул, что для ОАО «РЖД» очень важен французский опыт развития высокоскоростного движения. В этой современной отрасли у России есть и свои проекты. Но новые проекты требуют новых подходов к подготовке кадров, чем и озабочено сейчас ОАО «РЖД». Нужны и изменения в подходах к развитию железнодорожного образования. Мы очень



Ректор МИИТа Б.А. Лёвин и президент компании «Альстом» Филипп Пегорье подписали договор о сотрудничестве

довольны, что тесно сотрудничаем с Францией, говорил А.С. Мишарин. Эта конференция важный шаг в развитии сотрудничества.

Интересные цифры и факты привел в своем выступлении «Система железнодорожного образования в России в современных условиях» на пленарном заседании ректор МИИТа Борис Алексеевич Лёвин.

На конференции подробнейшим образом обсуждались темы: «Роль вузов России и Франции в научном сопровождении и подготовке кадров для высокоскоростного движения», «Железнодорожное образование в России и во Франции в условиях интернационализации образования», «Связь вузов с работодателями в ходе реализации учебного процесса», «Участие университетов России и Франции в научных исследованиях», «Вопросы академической мобильности» и другие. Содержательные сообщения по этим проблемам сделали профессор А.А. Выгнанов, А.С. Распопов, директор по развитию, руководитель проекта строительства ВСЖМ в России Марион Сегретен и начальник Центра кадровых и социальных технологий МИИТа Е.Ю. Заречкин.

Участники встречи нанесли и технический визит на экспериментальное кольцо ОАО «ВНИИЖТ» в Щербинке. Многие из французских гостей были в Щербинке впервые и не скрывали сво-

его удовлетворения от того, что увидели там.

Одним из важных моментов встречи было принятие рекомендаций конференции. В частности, участники встречи рекомендуют осуществлять проведение совместных научных исследований по транспортным проблемам, проводить регулярный обмен преподавателями, аспирантами и студентами, оказывать помощь в совместной подготовке научно-педагогических кадров высшей квалификации, готовить совместные публикации о научных исследованиях, совместные стипендиальные программы для повышения и поддержания уровня академической мобильности, в том числе, разработать совместные стипендиальные программы Посольства Франции в России и Ассоциации транспортных вузов России, создавать ресурсные центры французского языка при поддержке посольства Франции в России на базе университетов путей сообщения. Для обобщения и анализа результатов конференции рекомендовано подготовить и разослать ее участникам полный сборник сделанных на ней докладов.

В ходе конференции были подписаны 3 договора о сотрудничестве между МИИТ и компанией «Альстом», университетом Валансьенн и университетом Нанта.

Виктор ВОДОЛАЖСКИЙ

Аспирантов возьмут под контроль

УЧЕНЫЙ СОВЕТ

Итоги научно-исследовательской работы университета в 2013 году и задачи на 2014 год стали темой обсуждения на заседании апрельского Ученого совета университета. С докладом по этому вопросу выступил проректор по научной работе Валерий Михайлович Круглов.

В 2013 году объем научно-исследовательских работ составил почти 841 млн рублей, что несколько ниже уровня прошлого года. По мнению Валерия Михайловича, одна из причин сокращения объемов научных разработок в том, что реально в научной деятельности участвует только 28% докторов наук и 10% кандидатов наук МИИТа. Кроме того, в университете есть лаборатории, которые созданы 5-6 лет назад, но за это время не принесли ни одного рубля за научные исследования. Еще одна проблема – подготовка научных кадров. Так, за 5 лет защитили кандидатские диссертации менее 20% аспирантов. Говоря о планах на 2014 год, В.М. Круглов отметил, что знания наших ученых будут востребованы в решении самых разных задач: строительство Крымского полуострова, решение транспортных проблем Московского региона и т.д.

Подводя итоги обсуждения этого вопроса, ректор университета Борис Алексеевич Лёвин отметил, что нужно активнее искать партнеров в области научных исследований. При этом нельзя ограничиваться только ОАО «РЖД». МИИТ может и должен сотрудничать с правительством Москвы, проектными организациями города. Необходимо также усилить контроль за деятельностью аспирантского корпуса.

Члены Ученого совета постановили поручить директорам институтов регулярно оценивать научно-техническую деятельность кафедр и эффективность подготовки научных кадров высшей квалификации. Необходимо также обеспечить регистрацию университета и публикаций его ученых в международных базах

цитирования. Предложено также включить в список научных специальностей новые – «Транспортная безопасность» и «Транспортное право».

С докладом об организации приемной кампании 2014 года выступил первый проректор – проректор по учебной работе В.В. Виноградов. В этом году университет впервые будет вести набор на направление прикладного бакалавриата «Технология транспортных процессов». По сравнению с прошлым годом в 2014-м увеличен план приема в магистратуру. В этом году на это направление выделено 50 бюджетных мест, в основном на технические специальности. Кроме специальностей и направлений подготовки высшего профессионального образования, абитуриенты также смогут поступать на 24 специальности среднего профессионального образования.

В течение всего года университет проводил большую профориентационную работу со школами. Было организовано два дня открытых дверей, все институты принимали участие в университетских субботках, состоялись поездки агитбригад по Горьковской и Московской железным дорогам.

В этом году университет принимал участие в предметных олимпиадах. 25 человек стали призерами и победителями объединенной межвузовской математической олимпиады на базе МИИТа, три одиннадцатиклассника стали призерами инженерной олимпиады, 57 человек стали победителями межрегиональной отраслевой олимпиады школьников «Паруса надежды» по физике, еще 101 – признаны лучшими той же олимпиады по математике.

Одна из непростых проблем – общежития. Местами в них планируется обеспечить около 900 бюджетников и 350 платников. Как отметил директор Юридического института Николай Алексеевич Духно, институты должны сами пытаться обеспечить студентов местами в общежитиях, даже не принадлежащих МИИТу. Ректор МИИТа Борис Алексеевич Лёвин поддержал эту инициативу.

Светлана КУДЕНКО

МЧС

Лучшие огнеборцы – в ИПСС

22 апреля возле седьмого корпуса собрались представители всех институтов МИИТа, чтобы продемонстрировать умение действовать в случае возникновения чрезвычайных ситуаций под названием «Условный пожар».

В тренировке приняли участие более 580 студентов, а также ответственные за обеспечение пожарной безопасности подразделений университета.

Предваряя учения, начальник штаба гражданской обороны университета М.А. Ершов показал ребятам основные приемы эвакуации пострадавших при помощи подручных средств, а также способы ликвидации небольших возгораний. Сделать это совсем несложно. Надо

взять пожарный рукав, они есть в распоряжении каждого института, присоединить к одному его концу шланг, а другой присоединить к источнику водоснабжения.

Наибольшее оживление вызвали тренировки санитарных бригад, которые отработывали навыки эвакуации пострадавших. Командам из трех человек надо было разложить носилки, правильно и быстро положить на них пострадавшего и эвакуировать в указанное место. Здесь свои правила. Вопреки устоявшемуся мнению, пострадавшего необходимо нести ногами вперед, чтобы человек видел все, что с ним происходит, и не паниковал. В этом испытании лучший результат продемонстри-



ровала команда Юридического института. Девушки не только абсолютно правильно справились с заданием, но и показали лучшее время, затратив на всю опе-

рацию всего 1 минуту 36 секунд. На второе место вышла команда ИПСС, на третье – ИУИТ.

Затем надо было продемонстрировать навыки

борьбы с огнем. Но сначала найти источник возгорания и показать, куда лучше поставить пожарную машину. В этом испытании ребятам помогли профессиональные

огнеборцы из пожарной части №35 Северо-Восточного округа Москвы. Ребятам предстояло надеть пожарный комплект и сбить струей воды бутылку. Профессиональным пожарным удается проделать эту операцию всего за 9 секунд.

Как отметили сотрудники пожарной части, студенты МИИТа всегда демонстрируют на учениях слаженность работы и высокую готовность. Да и результат у наших ребят выше, чем у студентов других вузов округа.

По результатам учений первое место заняла команда ИПСС, второе – команда Юридического института, третье – ИТТСУ. Лидерами учений были признаны студенты ИПСС.

Светлана СЕРГЕЕВА

«Какие градостроительские проблемы стоят перед Москвой сегодня и как они будут решаться» – такова основная тема лекции, которую прочел в МИИТе заместитель мэра по вопросам градостроительной политики, руководитель столичного стройкомплекса М.Х. Хуснуллин.

Открывая встречу, ректор МИИТа Борис Алексеевич Лёвин сказал, что, несмотря на железнодорожный профиль университета, его выпускники на протяжении многих десятилетий активно участвуют в возведении самых грандиозных и статусных объектов Москвы. И в будущем эта тенденция не просто сохранится, но приобретет новые более значительные масштабы: миитовцы готовы отдавать все силы и знания любимому городу.

Это была уникальная возможность услышать от, наверное, самого осведомленного человека в Москве в вопросах строительства, что ждет столицу в ближайшие десятилетия, узнать о наиболее масштабных задачах, которые стоят перед трехсоттысячной армией московских строителей. Причем узнать не ради праздного любопытства, а примеряя эти задачи к собственной профессиональной карьере. Формула простая: Москва активно строится, значит, ей будут нужны компетентные специалисты, а миитовцы никогда не грешили дефицитом профессиональных компетенций.

В лекции Марата Шакирзяновича Хуснуллина напроочь отсутствовала какая бы то ни было риторика – только реалии. А они таковы: Москва сложилась как очень моноцентричный мегаполис – едва ли не половина офисной инфра-

Мы многое умеем делать лучше других



структуры расположена в центре, а жилая застройка – на периферии города. Это вынуждает миллионы людей ежедневно часами толкаться в автомобильных пробках. Кстати, об автомобилях: по их количеству на тысячу жителей мы уступаем сегодня только Нью-Йорку. А по перегрузке транспортной инфраструктуры Москва на втором месте в мире после Токио. Выход один – развивать общественный транспорт, делая упор на метро.

Об этом Марат Шакирзянович говорил достаточно подробно. Программой развития метрополитена намечено увеличить его протяженность в полтора раза. Будет построено 160 км новых линий, 75 станций и 15 электродепо. В итоге по прогнозам специалистов 9 из 10 москвичей получат доступ к метро в непосредственной близости от дома (это до двух километров по международным стандартам).

Правительством города

взят курс на полицентрическое развитие. Это предусматривает стабилизацию застройки в центре, формирование новых зон притяжения и экономического роста в основном за счет территорий бывших промышленных зон.

В этом смысле показателен пример Китая. Там новые городские комплексы формируются таким образом, чтобы не менее половины их жителей могли добираться до работы и основных культурных и торговых центров пешком. Москва об этом может только мечтать – слишком хаотично застраивалась столица и слишком мало территорий отводилось под транспортную инфраструктуру. Она в идеале должна занимать 30 % от общей площади города. В Москве этот показатель вдвое ниже.

Тем не менее наш мегаполис руки не опускает и усиленными темпами развивает дорожную сеть. Только в

минувшем году введено 82 км магистральных дорог, что вчетверо больше, чем вводилось за год в прежние годы.

Помимо метро упор делается на развитие и модернизацию Московской железной дороги. Всего будет построено 250 км железнодорожных радиальных сетей и 54 км Малого кольца железной дороги (МКЖД). На ней появится 31 транспортно-пересадочный узел. Уже полным ходом идут работы на шести остановочных пунктах – Лужники, Площадь Гагарина, Новопесчаная, Коптево, Открытое шоссе, Белокаменная.

Всю эту транспортную сеть свяжут в единую систему 255 транспортно-пересадочных узлов, которые будут построены в ближайшие шесть лет. Здесь открывается простор для миитовских ученых, занимающихся проблемами интеллектуальных транспортных систем. А ведь именно они находятся в фокусе ин-

тересов кафедры, возглавляемой Виктором Васильевичем Доениным.

Предназначение ТПУ – сократить время пассажиров в пути, создать привлекательные условия для пересадки из личного автомобиля в общественный транспорт.

Еще один важный вектор деятельности транспортных строителей – новые присоединенные территории. Там должен быть сформирован современный транспортный каркас, который свяжет административные, образовательные, торговые, научные, логистические, медицинские центры с жилыми комплексами. Причем технологии, которые предполагают использовать при строительстве транспортной инфраструктуры «новой Москвы», будут самыми современными. К слову, сегодня столица России по темпам развития занимает 2-е место среди 27 крупнейших мегаполисов мира. А в плане инноваций, применяемых в строительстве, уже вышла на 1-е место.

Несмотря на масштабность всех этих планов, они будут реализованы, возможно, даже с опережением намеченных сроков. Об этом Марат Шакирзянович говорил с полной уверенностью: «У нас очень много образованных людей, и мы очень многое умеем делать лучше других».

Вопросы, которые задавали руководителю стройкомплекса столицы, в основном касались возможности миитовцев участвовать в реализации тех

или иных градостроительных или транспортных проектов. Заместитель мэра отвечал, что работы много и будет востребована любая интересная идея и инициатива, называл структуры и руководителей, куда нужно обращаться и где заинтересованы в сотрудничестве с миитовцами.

Кто-то поинтересовался, могут ли студенты пройти практику на строящихся объектах метрополитена. Марат Шакирзянович сказал, что в принципе могут, но часть этих объектов расположена на глубине 60 метров и далеко не каждый способен трудиться в таких экстремальных условиях.

Прозвучал и вопрос о том, что столица делает для велосипедистов. Заместитель мэра сказал, что никогда еще в городе не строилось так много велотрасс, как в последние годы, и эта тенденция сохранится.

В заключение встречи заместитель мэра Москвы М.Ш. Хуснуллин и ректор МИИТа Б.А. Лёвин подписали соглашение о сотрудничестве. Оно направлено на развитие университетского образования, внедрение в строительных организациях Москвы системы непрерывного послевузовского образования, целевую подготовку высококвалифицированных специалистов для решения задач, стоящих перед градостроительным комплексом столицы. Словом, Москва с МИИТом, МИИТ с Москвой. Так было и так будет.

Владислав ПЕТРОВ

ИЭФ идет к мировым стандартам

В ФОКУСЕ

9 апреля 2014 года произошло знаменательное событие: ОАО «РЖД», МИИТ и Ассоциация дипломированных, сертифицированных бухгалтеров (ACCA, Association of Chartered Certified Accountants) подписали меморандум о взаимопонимании.

Знаковость этого события в том, что впервые подписывается документ между крупнейшей российской компанией, старейшим вузом и международной профессиональной ассоциацией в области бухгалтерского учета и финансов о взаимопонимании в вопросах повышения качества экономического образования в соответствии с общепризнанными во всем мире программами ACCA.

Подписанием предшествовало создание в ИЭФе новой кафедры «Международный финансовый и управленческий учет» («МФИУУ») – совместно с проектом ИЭФа и ОАО



«РЖД». Цель создания новой кафедры – подготовка высококвалифицированных профессионалов в области финансов для железнодорожной индустрии. Кафедру возглавила Галина Васильевна Крафт – доктор экономических наук, главный бухгалтер – член правления ОАО «РЖД».

Большая роль в организации работы новой кафедры принадлежит Борису Анатольевичу Аксенову – заместителю начальника департамента бухгалтер-

ского учета ОАО «РЖД», который считает, что она станет перспективной площадкой для привлечения в ИЭФ талантливой молодежи, которая будет достойно работать в бухгалтерской службе ОАО «РЖД» и других департаментах финансово-экономического блока компании.

На подписании меморандума о взаимопонимании присутствовали вице-президент ОАО «РЖД» Д.С. Шаханов, главный бухгалтер ОАО «РЖД»

Г.В. Крафт, заместитель начальника департамента бухгалтерского учета ОАО «РЖД» Б.А. Аксенов, начальник управления консолидированной отчетности по международным стандартам финансовой отчетности С.В. Милохин; со стороны ACCA – руководитель отдела по образованию в Европе Карен Ейтс, глава российского представительства ACCA А.С. Пирожкова, руководитель отдела по работе с вузами И.Е. Полежаева.

В своем выступлении Г.В. Крафт отметила: «Для того чтобы обладать необходимым количеством специалистов, работающих по международным стандартам финансовой отчетности, мы нашли точки взаимодействия с ACCA в России, что позволило нам создать отдельную кафедру на базе Института экономики и финансов. Уже в этом году состоится первый набор студентов».

По словам В.П. Чуприкова, решение сложных и ответственных задач, которые стоят перед институтом, позволит не только поднять качество экономического образования до уровня лучших мировых стандартов, привлечь для обучения в ИЭФе талантливую молодежь, но и вырастить современных преподавателей, способных стать носителями таких знаний.

Нужно отметить, что российское представительство ACCA оказывает серьезную поддержку и консультативную помощь ИЭФу в сложной процедуре адаптации

учебных программ к международным стандартам качества экономического обучения.

Сегодня ACCA (The Association of Chartered Certified Accountants) – международная профессиональная ассоциация специалистов в области финансов и управления, объединяет 162 тыс. членов и 428 тыс. студентов в 173 странах. ACCA тесно сотрудничает с 8500 работодателями в области бухгалтерского учета и финансов. Представительства ACCA есть в 91 стране мира.

В России более 9 тыс. студентов и более 2 тыс. членов ACCA. Ассоциация объединяет ведущих представителей финансовой профессии в России, тесно сотрудничает с университетами, учебными центрами и компаниями-работодателями.

Елена МАКЕЕВА, заместитель директора ИЭФ по дополнительному профессиональному образованию

НАШИ ЛЮДИ

Умницы из ИЭФа
лучше всех разглядели
будущее ж/д!

Недавно под эгидой ОАО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» прошел второй Всероссийский конкурс научных работ среди студентов и аспирантов транспортных вузов. Мы уже сообщали, что победителями конкурса стали студентки 4-го курса специальности «Экспертиза и управление недвижимостью» ИЭФа **Елена Лыгина** и **Ксения Лаптева**. Корреспондент «ИТ» поговорил с победительницами.



Ксения Лаптева



Елена Лыгина

– Расскажите поподробнее о проекте, в чем его суть?

Елена Лыгина:

– Конкурс проводится по двум разделам: эссе студентов на тему «Будущее железнодорожного транспорта» и научные концепции аспирантов «Инновационный, безопасный, экологичный и эффективный железнодорожный транспорт» (по десяти номинациям). Наше эссе признано лучшим и вместе с лучшей аспирантской работой будет опубликовано в Бюллетене объединенного Ученого совета ОАО «РЖД».

Ксения Лаптева:

– Если же говорить о целях конкурса, то их несколько. Первая – развитие научно-исследовательских способностей студентов и аспирантов и повышение их заинтересованности в получении железнодорожной профессии. Вторая – выявление перспективной молодежи для дальнейшего привлечения к участию в исследовательской и аналитической работе, связанной с развитием и модернизацией железнодорожной отрасли. И, наконец, выявление и поддержка наиболее талантливых и творчески активных студентов и аспирантов ведущих транспортных вузов.

– Как вас награждали?

Елена Лыгина:

– Церемония проходила на заседании объединенного Ученого совета ОАО «РЖД». Мы получили именные сертификаты и дипло-

мы победителей, а также сборник трудов членов и научных партнеров объединенного Ученого совета ОАО «РЖД». Награждение проводил лично председатель объединенного Ученого совета ОАО «РЖД» д.э.н., профессор Б.М. Лапидус.

– Каковы дальнейшие планы?

Ксения Лаптева:

– Мы очень рады одержанной победе. Собираемся продолжать научную работу. Недавно приняли участие в десятой юбилейной Международной научно-практической конференции студентов и молодых ученых Trans-Mech-Art-Chem. Наше исследование называлось «Развитие инфраструктуры присоединенных территорий к мегаполисам (на примере Москвы)». Это как бы продолжение развития темы нашей предыдущей статьи «Анализ факторов и тенденций расширения границ городских территорий (на примере Москвы)» на Неделе науки 2013 года, написанной совместно с нашей подругой и однокурсницей Кристиной Прошалькиной.

А еще нам бы хотелось выразить искреннюю благодарность нашему руководителю и наставнику – доценту кафедры «Экономика строительного бизнеса и управление собственностью» Елене Анатольевне Ступиковой, которая помогла нам в написании эссе.

Эмиль Темиров,
ЭЭБ-314

ИЭФ: красивый,
молодежный
и перспективный!

Каким станет ИЭФ в 2030 году? На этот интересный и не простой вопрос попытались ответить участники стратегической форсайт-сессии, посвященной развитию ИЭФа на ближайшие 16 лет. Участниками этого, пожалуй, главного в институте события года стали преподаватели, сотрудники, студенты, наши контрагенты, партнеры, выпускники и просто друзья ИЭФа, все те, кому не безразлично его будущее.

Напомним, что одно из значений модного нынче термина «форсайт» – это методика долгосрочного прогнозирования научно-технологического и социального развития, основанная на опросе экспертов. Можно сказать, что форсайт – это актуальный инструмент развития любой организации, позволяющий мобилизовать большое количество участников для достижения качественно новых результатов и ориентированный на определение возможных вариантов будущего.

2030 год – это год 100-летия ИЭФа. Что придает дополнительный интерес ответам на вопросы, каким быть институту в 2030 годах, что делать сейчас, в каком направлении развиваться, как лучше использовать сильные стороны нашего вуза, наконец, как нейтрализовать потенциальные риски роста? Собрав мнения экспертов по этим вопросам и было главной задачей прошедшей форсайт-сессии.

Идея форсайта возникла еще в прошлом году, после того как на базе ИЭФа Министерство транспорта провело два своих форсайта. Подготовка к институтской форсайт-сессии включала в себя проведение мини-форсайтов кафедр ИЭФа, студенческую «стратегическую сессию», специальное анкетирование студентов и преподавателей, комплексную интернет-кампанию



по сбору идей и предложений по развитию института.

Главные события разворачивались в зале торжественно-образовательного ИЭФа. Первым взял слово директор ИЭФа Валерий Павлович Чуприков. Он отметил, что форсайт-сессия – один из важнейших шагов к реформированию системы образования в отдельно взятом институте. Выступавший следом проректор МИИТа по инновациям А.М. Давыдов поделился своим видением стратегического развития всего университета. Все выступления на сессии отличались аргументированностью, обилием цифр, фактов, выкладок... Говорили об уникальности МИИТа, богатом научном потенциале университета, опыте международного сотрудничества. Кстати, в зале присутствовали первый заместитель начальника департамента экономики ОАО «РЖД» А.А. Анчугин и заместитель начальника департамента бухгалтерского учета ОАО «РЖД» Б.А. Аксенов.

Заведующий кафедрой «Экономика труда и управление человеческими ресурсами» И.А. Епишкин представил результаты форсайтов кафедр и анкетирования преподавателей. В качестве стратегических ориентиров развития ИЭФа преподаватели чаще всего называют электронное обучение, двуязычные образовательные программы, ин-

терактивные методы обучения, изменение подходов к проведению научных исследований, индивидуализацию образования, развитие кадрового потенциала и инфраструктуры... Среди основных проблем, сдерживающих развитие ИЭФа, были выделены низкий уровень подготовки и мотивации студентов, недостаточность материальных ресурсов ИЭФа, инертность, консерватизм и недостаточную мотивацию преподавателей.

На пленарном заседании выступил и председатель студсовета института И.А. Поскряков. Он познакомил участников с результатами анкетирования студентов ИЭФа. Они говорят о том, что большинство студентов-бакалавров планирует продолжить обучение в институте по программам магистратуры и дополнительным образовательным программам. Любопытно, что, говоря об институте, студенты чаще всего употребляют слова – красивый, молодежный и перспективный!

После установочной части форсайт-сессии участники под руководством модераторов начали работу по секциям «Наука», «Основное образование», «Дополнительное образование» и «Молодежная политика». Здесь разрабатывались сценарии развития ИЭФа на ближайшие 16 лет. Затем эксперты представили свои наработки.

Среди основных направлений названы: развитие инфраструктуры института, становление ИЭФа как двуязычного учебно-образовательного заведения. В расчетах и предположениях звучал здоровый оптимизм и вполне конкретные выводы и рекомендации в отдельно взятых областях. В сфере основного образования приоритетными назывались обеспечение высокого статуса института, коммуникативная универсальность преподавателей, развитие дистанционных образовательных программ, разработка систем мотивации студентов. Научные эксперты сделали акцент на создание единого научного центра с брендом «Наука-ИЭФ». Молодежь, ведомая К.Н. Ивановым, выделила приоритеты в сфере комфортности обучения и обеспечения обязательным образованием студентов. Выработанные в ходе форсайт-сессии идеи и концепции должны быть положены в основу разработки стратегии развития ИЭФа до 2030 года – таково единодушное мнение всех ее участников.

Илья ЕПИШКИН,
заведующий кафедрой «Экономика труда и управление человеческими ресурсами»
Артур ПУГАЧ, ЭТК-112

ИЗ ДАЛЬНИХ СТРАНСТВИЙ



Верьте в себя и все получится!

Полгода назад наша газета рассказала о том, что студентки МИИТа **Нина Миридонова (ЭМЭ-511)** и **Елена Шепитько (СМТ-411)** победили в открытом ежегодном конкурсе на получение стипендий президента РФ для обучения за рубежом. С одной из героинь – **Ниной Миридоновой** накануне ее отъезда в Калифорнийский университет (UCI) в США побеседовал наш корреспондент. И вот **Нина** снова в Москве. Мы опять говорим с ней.

– Ты давно вернулась?

– Вернулась домой в начале апреля. А училась в Калифорнийском университете города Ирвин (UCI).

– Наверное, много впечатлений?

– Калифорния, как штат, одно из самых привлекательных мест в США. Кли-

мат, природа, растительность, живописное тихоокеанское побережье придают этому месту особую неповторимость. Кстати, и сам Калифорнийский университет Ирвин занимает огромную, живописную территорию. Было такое ощущение, что ты учишь-

ся не в университете, а в Национальном парке.

Но главное, конечно, не природа. Сначала нужно было понять систему образования в США, которая отличается от российской. В США академический год разделен на четверти (кварталы). В каждом квартале изучают ряд предметов, которые идут не параллельно, а друг за другом. После окончания каждого предмета сдается экзамен или тест. Лично я получила сертификаты об окончании двух программ (два квартала): «Бизнес-

администрирование» и «Маркетинг».

Благодаря президентской стипендии я не только смогла познакомиться с американской системой образования, культурой, складом жизни и людьми. Я работала вместе с ними, завела друзей среди зарубежных студентов, а они там собрались чуть ли не со всех континентов! В UCI много студентов из Китая, Японии, Тайваня, Кореи. Университет популярен среди студентов из Южной Америки. Учатся тут и европейцы – из Ис-

пани, Италия, Франции, Германии, Англии. Студентов из России мало, так что приходится рассчитывать только на свой английский!

Хочу сказать, что за шесть месяцев обучения я получила большой опыт и хорошие знания, смогла развить профессиональные навыки, повысить и улучшить уровень знания английского языка, завести полезные связи и друзей по всему миру. Подобный опыт остается с тобой на всю жизнь.

Беседовал
Эмиль ТЕМИРОВ,
ЭЭБ-314

Горожане недовольны — в Москве становится трудно жить. Поводов для подобных выводов предостаточно — смог, высокие цены на все без исключения товары, а главное, проблемы с общественным транспортом и вечные пробки.

Боролись с этой бедой разными способами, но пока победить не смогли.

В начале апреля в МИИТе в рамках проекта «Школа инноваций» стартовала программа «Инновации в сфере городского транспорта». «Школа» приглашала всех желающих в возрасте до 30 лет представить свой проект или же просто интересную идею, которые могут помочь в решении главных проблем мегаполиса.

Акценты делаются на то, что проекты участников программы будут касаться не только видов городского транспорта, но и в целом транспортной инфраструктуры, логистики, систем навигации, моделирования пассажиропотоков... Попробовать свои силы в «школе» вызвались студенты, аспиранты и лаборанты МИИТа, молодые работники метрополитена и других структур, так или иначе связанных с городским транспортом.

Программа будет реализовываться в стилистике всем известного проекта «Голос», что уже несколько месяцев транслируется Первым каналом. Проект разделен на два этапа: очный и заочный.

На заочном этапе происходит знакомство наставников с предлагаемыми проектами и с их авторами. Проходят первичные консультации проектов. Главное условие — чтобы разработчики и наставники не виделись друг с другом, все общение происходит в интернете.

Очный этап — живое общение. Участники пред-

Школа, которая «вылечит» город



ставляют свои проекты наставникам. Те, кто в своих изысканиях остановился на общей идее, но не успел ее развить до стадии готового проекта, рассказывают о своих наработках экспертам. Тут-то и вступают в действие правила «Голоса». Наставники выбирают наиболее интересные работы. Если проект или идея заинтересовали сразу нескольких наставников, их авторы вправе сами выбрать себе научного руководителя. Если вдруг возникнут вопросы, то их помогут решить эксперты.

Если за проект участника никто не возьмется, это означает, что с точки зрения наставников работа не перспективна, в том числе и в коммерческом плане.

Естественно, ключевым моментом здесь является

работа с наставником. На каждого участника выделено десять часов, которые оплачены «Школой инноваций», однако если наставник захочет, он сможет провести со своими подопечным и больше времени.

Существенную помощь в разработке проектов и идей оказывают лекции, которые тоже разделены на два вида — по подготовке инновационного проекта, который будет полезен для всех, и специализированные — в отдельных областях. Тут участники вправе сами выбирать, какие из лекций им посещать. Впрочем, лекции являются существенным моментом для разработчиков идей, которым важно набрать определенное количество баллов,

чтобы быть допущенными к конкурсу.

Финал программы состоится в конце мая и пройдет в виде конкурса, где уже полностью готовые проекты будут оценивать компетентное жюри. Интересным нюансом является то, что на финальном этапе наряду с работой участника будет фактически оцениваться и работа наставника. Это гарантия того, что все проекты будут подготовлены на высоком уровне.

Перспективы для финалистов тоже очень неплохие. Помимо небольшого материального вознаграждения для призеров все проекты и идеи будут отправлены в городской департамент транспорта, где их тщательно изучат. Самые актуальные и зрелые будут претворяться в

жизнь. Далее все зависит от самих финалистов — они могут участвовать в конкурсах финансирования и конференциях, где можно привлечь спонсоров. Аспирантам предоставляется возможность разместить публикации о своих проектах в специальных изданиях.

Заместитель директора ИУИТа по молодежной политике Олег Николаевич Покусаев рассказывает о том, что стоит за всей этой программой.

«В городском департаменте культуры существует молодежный многофункциональный центр, и одна из его задач — вовлечение молодежи в инновационную деятельность. «Школа инноваций» — программа молодежного центра. В этом году принято решение, что часть программы будет посвяще-

на городскому транспорту. ИУИТ является партнером в реализации этой программы и ее научным куратором.

От МИИТа подано множество заявок, есть, например, проект, который предполагает дифференцированное закрытие станций метрополитена и предложение по моделированию транспортных потоков. Социальный транспортный проект «Безопасная трамвайная остановка» — тоже очень важная и интересная тема.

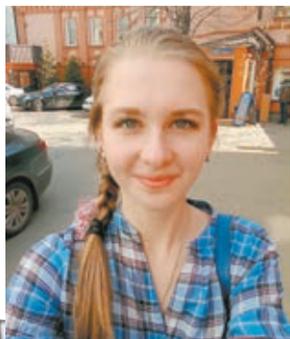
В нашем институте на кафедре «Транспортный бизнес» работает лаборант Дмитрий Роменский. Он предложил облегчить процесс посадки на автобусы и троллейбусы. Вспомните железнодорожные вокзалы — там турникеты стоят перед входом на перрон, а не в самих электричках. Принцип аналогичный. Оборудовать такие мини-перроны на автобусных остановках или оградить их и поставить турникеты перед входом на остановку. Это сделает посадку в транспорт более комфортной.

Словом, идей множество, и все участники хотят улучшить город и верят, что вот этими большими и маленькими решениями они смогут его «вылечить». Большинство предложений не предполагает масштабных инвестиций, это локальные вещи. Немного там, немного здесь, но общая картина меняется к лучшему.

Следующая сессия «Школы инноваций» скорее всего будет посвящена обустройству парков столицы. А пока ждем результатов нашего конкурса.

Ксения ГЛАЗОВА

Не продается вдохновение



Корреспонденту «ИТ» удалось пообщаться с замечательной художницей, студенткой ИУИТа, скромной девушкой и при этом очень лучезарным человеком — Ольгой Каплиной.



Известность как художнице Ольге подарил конкурс талантов «ТрансПарт», когда она, будучи студенткой первого курса, ради интереса отправила туда свои работы. И неожиданно для себя победила в конкурсе!

Не так давно картины юной художницы выставились в ДК МИИТа, где каждый желающий мог оценить ее талант. Всего было представлено десять работ: пять в стиле компьютерной графики и столько же нарисованных от руки. Талант не остался незамеченным: после выставки многие подошли к автору картин и интересовались их стоимостью. Ольга отвечала, что даже приблизительно не знает, сколько стоят ее работы и что она вообще пока продавать их не собирается.

Стиль своих работ Ольга определяет как «плавающий», потому что тематика

картин зависит от настроения и вдохновения, которые бывают разными. В год она рисует порядка пяти-шести картин, не считая набросков, которые художница делает в метро, на улице или (пусть простят ее педагоги) на парах.

Рисовать Ольга начала еще в детском саду: когда сверстники собирали конструктор, она рисовала животных. Родители решили отдать ее в художественную школу, но из-за сложных взаимоотношений с преподавателем пришлось оставить эту затею. Так повторилось дважды. Но, как известно, многих именитых художников общество сначала не принимало, и наша Оля не опускала рук. Она продолжила рисовать для души, открывая в себе все новые и новые грани: вот она пробует рисовать масляными красками, потом пастелью, следом уже идет

электронный планшет (Институт управления и информационных технологий все-таки дает о себе знать).

Все, за что берется Ольга, пока ей удается. Но посвящать свою жизнь только творчеству она не намерена. Родившись в семье железнодорожников, девушка пошла по стопам родителей и предпочла архитектурному вузу наш МИИТ, где выбрала специальность «Эксплуатация железных дорог, транспортный бизнес и логистика». Совсем далеко от творчества скажете вы? Но, как говорится, талантливый человек та-



лантлив во всем. Тем более Ольга успешно справляется с учебой, а на стипендию ухитрилась даже купить новый мольберт.

Ангелина РАСЩЕПКИНА, ТПЭ-111

Когда мечты сбываются!

НАШИ ЛЮДИ

Замечено, что люди, чья жизнь до краев заполнена событиями, делами, устремлениями, чаще других произносят сакрентальную фразу – «ах, как быстро летит время!» Им всегда хочется успеть сделать еще больше, не потерять достигнутого, не пропустить главного... Именно так ощущает себя директор Рязанского филиала МИИТа Виктор Иванович Сычев. Семь десятков лет промчались, как курьерский поезд! А как много еще нужно сделать!



Кажется, еще вчера безусым мальчишкой он поступил в рязанский железнодорожный техникум, шел 1959 год. Виктор не выбирал, куда пойти учиться, все было определено заранее. Ведь он был из семьи потомственных железнодорожников. Дед по отцовской линии, Михаил Ефремович, работал монтером пути, а в 30-х годах бригадиром на станции Ясаково Московско-Рязанской железной дороги. Отец, Иван Михайлович, водил большегрузные составы на этом же пути. Железнодорожниками были старший брат Анатолий, друзья, знакомые семьи.

Дом Сычевых стоял вблизи железной дороги, из окон было хорошо видно тепловозное депо, а každодневная Витина дорога в школу пролегла через перекидной мост над стальными путями. С детства он привык

к разговорам взрослых о железной дороге, полюбил блестящие рельсовые нити, убегающие в далекие дали, размеренный грохот, мощь и силу движущихся машин. А еще ему очень нравилась железнодорожная форма: красивая, яркая, строгая. Трудно жила страна в те годы. Не хватало жилья, поэтому он и решил учиться в железнодорожном техникуме, но на строителя. Мама, Анна Григорьевна, трудилась в депо, против выбора младшего сына не возражала: «Главное, Виктор, быть достойным человеком! – напутствовала она сына. Так начался его путь в профессию.

В техникуме учился с интересом, ответственно относился к требованиям преподавателей, мастеров, стремился получить не только знания, но и профессиональные навыки.

Сам он считает, что большую роль в становлении его как специалиста и человека сыграли мудрые и опытные преподаватели. По сей день с уважением и теплотой вспоминает директора Ивана Архиповича Богатырева – человека строгого, справедливого, неравнодушного к судьбам своих воспитанников.

В декабре 1963 года Виктор Сычев успешно окончил техникум и получил направление в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта. Он не скрывал радости – ЛИИЖТ всегда был его заветной мечтой!

Студенческие годы, как водится, пролетели незаметно, но они не прошли бесследно. Это было время становления будущего специалиста: общественная работа,

стройотряд, спортивные победы, новые друзья... В 1969-м защитил дипломный проект «Строительство локомотивного депо по ремонту электровозов» и, получив диплом инженера-строителя, вернулся в родной город на тот самый участок дорожного строительства №3, но уже мастером. Отсюда был призван вскоре лейтенантом в ряды Советской армии, в железнодорожные войска.

После службы работал на производстве, а в 1972-м его пригласили в железнодорожный техникум – преподавать. Конечно, одолели сомнения: сложатся ли отношения со студентами, с коллегами? Одно дело учиться самому, совсем другое – уметь передать свои знания. Немало душевных сил потребуется. И вот...

В первый погожий сентябрьский денек,

Робко входил он под светлые своды, Теперь он учитель, и снова урок Так и помчались семестры и годы.

Студентам молодой преподаватель пришелся по душе: добрый, внимательный, с чувством юмора, знает производство, а посему разбирается не только в теории.

Когда в 1987 году коллективу техникума было предоставлено право избирать директора, все единогласно выдвинули кандидатуру В.И. Сычева. С тех пор он бессменный руководитель: сначала Рязанского железнодорожного техникума, а после его реорганизации и аттестации в 1993 году (кстати, благодаря усилиям директора) первого в отрасли железнодорожного колледжа, выпускающего сейчас специалистов высочайшего класса.

Виктор Иванович всегда мыслил масштабно! Реально оценивая требования времени в отношении профессионального образования, он постоянно стремился улучшить, сделать современной материально-техническую базу колледжа. Аудитории, классы, лаборатории, полигоны оснащались современным учебным оборудованием, тренажерами, необходимыми для качественной и профессиональной подготовки специалистов. Построили новый учебный корпус с большим спортивным залом. Соответственно, в колледже открывались новые специальности. Начало работать заочное отделение. Капитально отремонтирова-

ли общежитие, реконструировали учебное здание постройки начала XIX века.

Сегодня Виктор Иванович возглавляет Рязанский филиал МИИТа с двумя структурными подразделениями: высшего и среднего профессионального образования, где учатся свыше полутора тысяч студентов.

«Колледж – это твой родной дом, где тебя ждут, любят и помнят, где для тебя всегда открыты двери», – так считает В.И. Сычев. Он никогда не забывает о ветеранах-преподавателях, тех, кто уходит на заслуженный отдых: они всегда получают поздравления к праздникам, небольшие подарки, и, главное – приглашения на регулярные добрые встречи в альма-матер.

Почетный железнодорожник, заслуженный учитель РФ, почетный работник среднего профессионального образования, почетный работник транспорта России и т.д. и т.п. Виктор Иванович Сычев признается, что главной своей наградой в жизни считает то, что он нашел свое призвание и ни дня, и ни при каких обстоятельствах не пожалел. Его дочка Маша пошла по стопам отца. Окончив с отличием колледж, работает на железной дороге и в этом году завершает учебу в МИИТе. Так что династия железнодорожников Сычевых продолжается!

НИНА ТИТКИНА,
заместитель директора по воспитательной работе

Елецкий проект

Указ о постройке первой в России рельсовой дороги общего пользования был подписан в апреле 1836 г., а в середине 1860-х гг. открылись и школы для подготовки техников железнодорожного дела. Вести об их устройстве в среде заинтересованных лиц передавались быстро.

Рязанский купец первой гильдии Самуил Соломонович Поляков, строитель и владелец группы железных дорог, пользу и выгоду дела понял. Нужда приглашать специалистов-иностранцев при наличии своих кадров отпадет. И потому в 1867 г. взялся за дело.

Поддерживая свою репутацию в правительственных и общественных кругах и стремясь добиться быстрого успеха, направил 15 февраля 1868 г. письмо генерал-лейтенанту П.П. Мельникову, министру путей сообщения. И приложил к нему проект устава училища, которое решил организовать.

В послании говорил о том, что развитие рельсовых дорог побуждает его приступить к обучению ремесленников, «подготовленным к железнодорожному делу». Писал, что, «сознавая эту потребность», он принимает на себя «учреждение ремесленного училища для специальной и практической подготовки преимущественно машинистам и дорож-

ных мастеров для железных дорог в России».

Город выбрал в центре дорог, построенных при его участии. «Местом для этого училища я полагаю избрать г. Елец, который по значительности народонаселения, недостаточности средств для образования и по расположению своему в центре юго-восточной сети железных дорог представляет удобный для этого пункт. Тем более что в Ельце, кроме частных заводов, расположены главные мастерские Елецко-Грязской железной дороги».

В заключительных строках выражал надежду: «Зная Ваше сочувствие ко всякому благому начинанию, я смею надеяться, что при благосклонном рассмотрении и одобрении означенного устава, Вы не откажете повергнуть его на милостивое воззрение и Высочайшее Его Императорского Величества утверждение».

Предложение тридцатилетнего предпринимателя, будущего «короля железных дорог», министр поддержал. И оказал необходимое содействие.

Переписка между чиновниками трех министерств – путей сообщения, народного просвещения и внутренних дел – длилась всю весну 1868 г.

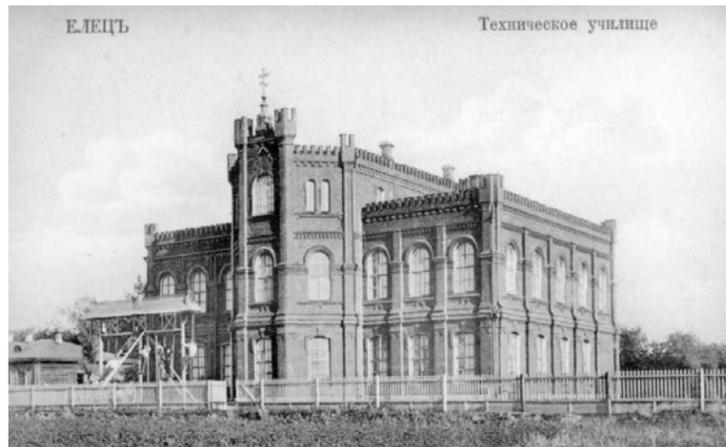
Директор канцелярии министра путей сообщения, в письме от 14

июня 1868 г., предложил, по поручению министра, «автору проекта» внести некоторые изменения в предложенный им устав.

А дорога постройкой к тому времени завершалась. И потому деловой человек спешил. Обладая огромным капиталом, выделил на устройство учебного заведения 30 тыс. рублей, и в день тезоименитства православных христиан, носящих имя в честь святого благоверного князя Александра Невского, направил Государю телеграмму с сообщением о пожертвовании. И предложил именовать учебное заведение Александровским.

Предложение было благосклонно принято, но «в верхах» Елецкий проект продвигался без спешки. Не ускорила дело и телеграмма, направленная генерал-адъютанту графу В.Ф. Адлербергу, директору канцелярии начальника Главного штаба, для передачи Государю. (В ней С.С. Поляков писал: «Первоначальное обзаведение училища я принимаю на свой счет».)

Всепогоднейший доклад министра путей сообщения Государю Император Александр II выслушал 16 сентября 1868 г. (Докладывал, за отсутствием министра, управляющий ведомством генерал-лейтенант Э.И. Герстфельд.) Через четыре месяца, 24 января, было получено Высочайшее разрешение на организацию училища.



Открытие учебного заведения при железнодорожных мастерских в Ельце, созданного «по частному почину и на частные средства», состоялось в день рождения державного учредителя. (Государь родился 17 апреля 1818 г.)

Денежных средств на организацию работы, посчитали, потребуется около 20 тыс. рублей в год.

В первый год трудов училища жертвователей в пользу оно было много. Одни внесли «лепту» одновременно. Другие, 335 человек, вносили определенный процент из получаемого на службе содержания. Собранные средства позволили быстро укрепить материальную базу училища.

До 1873/74 учеб. г., училище именовалось ремесленным. Примерно с 50 учениками в нем занимались 7 преподавателей. «Дело», по мнению попечителей,

«шло успешно». Учеников в 1879 г. насчитывалось уже 160. Из 32 губерний. (Большинство – из Воронежской, Витебской, Орловской и Тульской губерний.) Ельчан было очень мало.

На протяжении первой четверти века работы училище возглавлял шесть человек, первым из них был А.С. Безсонов. А первым почетным попечителем стал сам С.С. Поляков.

Училище работало «по своей воле» и «почти самостоятельно» долго. В прямое подчинение министерству оно перешло в начале 1890-х гг., после смерти своего строителя и выкупа Орловско-Грязской железной дороги в казну. В ту пору почетным попечителем был Даниил Самуилович Поляков, сын «железнодорожного короля».

Ольга ТАТАРНИКОВА

Люди строили дорогу, дорога строила людей

В этом году страна отмечает 40-летие начала строительства Байкало-Амурской магистрали. За свою не столь долгую историю БАМ не только пережил периоды взлета и падения, смены политических режимов и экономическое забвение, он воспитал целую плеяду людей, сильных, умелых, ответственных. Одним из участников грандиозной стройки был директор Гуманитарного института МИИТа Александр Александрович Горбунов.

Горбунов попал на БАМ, уже будучи выпускником института, за плечами была работа в комсомоле. Поэтому сразу назначили на командную должность – комиссаром стройотряда. К тому времени он уже успел побывать в составе стройотрядов в Архангельске, Смоленске, Зеленограде, на Саянах. Студенты в то время, рассказывает Александр Александрович, стремились попасть туда, где было больше романтики. Деньги, конечно, тоже имели значение, но далеко не самое решающее.

Отряд Горбунова распо-

лагался недалеко от города Тынды, так называемой столицы БАМа. Работать приходилось на прокладке теплотрассы в поселке Новотындинский. Из-за вечной мерзлоты и сжатых сроков теплотрассу пришлось гнать по поверхности. Это был единственный способ дать тепло в жилые поселки.

Условия труда были далеки от комфортных, но ребятам не привыкать: под Зеленоградом они тоже жили в палатках и все удобства находились на улице. «А тут пожить два месяца в тайге, покормить комаров – мы воспринимали это как хороший жизненный опыт». В составе отряда были свои повара из кулинарного техникума и даже свой врач – студент медфака. Одним словом, стройотряд был абсолютно независимой боеготовой единицей.

В каждом стройотряде была своя агитбригада, которая постоянно ор-

ганизовывала то дискотеки, то небольшие концерты, куда приглашались жители близлежащих поселков. Самодельные сценки, песни под гитару – все было просто, но очень душевно и принималось на ура.

И еще такая закономерность – с прибытием стройотряда в поселках резко сокращалось количество преступлений. Ведь студенты – это мощная организация, которая дисциплинировала весь район.

«Нам нравилось, что мы заняты важным и трудным делом, что наши руки и головы востребованы».

Чтобы до конца понимать, что такое БАМ, нужно было жить в то время и быть именно там. Ребята, приезжавшие на БАМ, могли быть в городе инертными, не зная простых вещей, для многих зачастую было открытием, что булки-то не на деревьях растут. Удивительно, но за два месяца человек менялся полно-

стью. «Уже оглядываясь назад, я понимаю, что, проработав на магистрали пять лет, человек получал больше ценных жизненных уроков, чем за десятилетия комфортной жизни в Москве, – делится Александр Александрович. – Многие находили себя именно на БАМе, а не в кабинетах, карабкаясь по карьерной лестнице».

Большое дело для каждого бамовца получить первую начальствующую должность, например бригадира. Так было и с Горбуновым. Именно тогда он понял, что отвечает не только за себя и не только за свою бригаду в 20 человек, а именно за то, что делает. На одной интуиции тут выехать не получится, нужно добывать информацию где-то еще – книжки, нормативы, инструкции – как пользоваться инструментами, механизмами, как выстраивать отношения между людьми... Ведь железная дорога – не шут-

ка, поезд и под откос уйти может, если строители магистрали где-то схалтурили.

Большинство людей, прошедших школу БАМа на командирских должностях, впоследствии заняли управленческие посты в бизнесе, экономике, государственных структурах. Да что там далеко ходить, в самом МИИТе многие руководящие должности занимают те, кто в свое время носил штормовку стройотрядовца.

На вопрос корреспондента «ИТ» о том, как именно БАМ вошел в жизнь директора ГИ, Александр Александрович ответил, что отдельно взятый БАМ как раз и не вошел. В его судьбе укоренились целым пластом именно стройотряды, благодаря которым он увидел страну, узнал интересных людей, а главное – пожил в необычной обстановке. И Байкало-Амурская магистраль осталась в его па-

мяти именно как отдельная, пусть и очень важная страница большой книги, которая называется жизнь.

Сегодня БАМу нужна инфраструктура, которая позволит магистрали стать полноценным хозяйствующим субъектом, считает Горбунов. В местах пролегания дороги расположены громадные залежи полезных ископаемых – почти вся таблица Менделеева. Но, кажется, в правительстве это поняли и магистраль начинает оживать.

«Понимаете, БАМ воспитал целую плеяду мобильных квалифицированных неприхотливых строителей, готовых к работе в самых сложных условиях, и они создали стартовую платформу для экономики страны и для десятков тысяч людей. А люди пока не пришли, – поясняет А.А. Горбунов. – Дайте людям работу и покажите, как ее делать, и все будет, БАМ отплатит за все сторицей».

Ксения ГЛАЗОВА

В отряд отбирали самых надежных

Среди тех, чья жизнь неразрывно связана с этой легендарной стройкой, директор Академии комплексной безопасности МИИТа Валентин Михайлович Пономарев. Как это начиналось?

– В 1972 году, за два года до официального начала строительства БАМа, мне было предложено поехать на БАМ командиром студенческого строительного отряда от механического факультета. Отряд назывался «Восход» и насчитывал 60 человек. Работали мы в Читинской области. Создавали базу для мостостроительного отряда. За два месяца наш отряд построил 18 четырехквартирных домов и общежитие на 60 человек. Работали по-ударному, строили на совесть. По итогам работы на БАМе нашему отряду было присвоено 1-е место, нам вручили также знамя Читинского обкома комсомола. Это знамя и сейчас хранится у меня в кабинете.

– Трудно быть командиром отряда?

– Я студент второго курса, но за плечами уже была армия, а до армии окончил техникум. Так что жизненный опыт у меня был немного больше, чем у тех студентов, что пришли со школьной скамьи. У меня была бригада ребят, которые тоже отслужили армию, они лидировали по всем показателям. Комиссаром отряда у меня был Вячеслав Иванович Егоренков, бригадиром – Валентин Павлович Горбунов. Сейчас он работает председателем Московской городской избирательной комиссии.

Трудностей, конечно, хватало. Мы ведь приехали на абсолютно пустое место. Вначале там десантировалась небольшая бригада, человек семь или восемь. Они должны были подготовить все к приезду основного отряда: разбить палатки, построить кухню. Нам дали штабной вагончик, выдвали водовозку. Мы заливали фундамент под жилые дома, поэтому расход воды был большим.

Конечно, находили время и для отдыха. Вывозили ребят поплавать на



озера, играли в волейбол. Правда, выходных было мало. В субботу мы, как правило, работали, только в воскресенье удавалось отдохнуть. Но все равно проводились различные конкурсы, концерты студенческой самодеятельности, играли в теннис, устраивали эстафеты и спортивные соревнования между студенческими отрядами.

На следующий год я уже поехал в Тынду начальником штаба студенческих отрядов МИИТа. Наш отряд там начал строить первый в поселке пятиэтажный дом. Кстати, улица, которую мы строили в 1973 году в Тынде, называется Миитовская. Вообще с БАМом я был неразрывно связан с 1972 по 1976 год включительно.

– А сомнений не было, когда вам предложили поехать?

– Ни капли. Мы там приобретали опыт работы с людьми, умение работать в коллективе. Как правило, все, кто прошел студенческие строительные отряды, были в них на руководящих должностях, в дальнейшей жизни смогли занять командные посты.

– Был ли на БАМе какой-нибудь случай, который вам особенно запомнился?

– Как-то футбольная команда нашего отряда приняла участие в первенстве студенческих команд Читинской

области и заняла в этих соревнованиях второе место. Это памятное событие, ведь мы были совсем нетренированные. Тренироваться мы могли только в воскресенье и вдруг второе место в областном чемпионате! У меня даже фотография есть, где нашу команду поздравляет командир читинского областного штаба студенческих отрядов.

– Отбор в этот отряд был серьезный?

– Конечно, я отбирал в отряд самых надежных ребят и девочек. Я же с ними учился в одном потоке и понимал, кто чего стоит. Еще до отъезда старался ребят обучить, чтобы они знали, чем им предстоит заниматься. Да и кафедра «Безопасность жизнедеятельности» проводила со всеми бойцами занятия по технике безопасности. Все понимали, что стройотрядовцы должны вернуться окрепшими, возмужавшими, а самое главное – здоровыми.

– Вы встречаетесь с теми, с кем когда-то работали в стройотрядах?

– Конечно, я постоянно встречаюсь со своим командиром, со своим бригадиром. Мы дружим со студенческих лет и до сих пор поддерживаем друг друга в трудную минуту и стараемся помочь

Светлана КУДЕНКО

А тут выглядывает солнце

Несколько десятилетий назад началась легендарная стройка Байкало-Амурской магистрали, связавшей не только дальневосточные регионы страны с Сибирью, но людей разных поколений. Те, кто провел на БАМе хотя бы самую малую часть своей жизни, до сих пор вспоминают магистраль с душевным трепетом.

В ИПСС прошла конференция, посвященная БАМу. Она была организована кафедрой «Языкознание» под руководством Т. И. Лалова. В конференции приняли участие ветераны легендарной стройки, которые поделились со студентами своими воспоминаниями и опытом.

Открыл конференцию Эрнст Серафимович Спиридонов, профессор, кандидат технических наук, заведующий кафедрой «Организация, технология

рукомойниках лед, чтобы умыться, бежали купаться в ледяной реке... Очень красиво, когда большие силренивые тучи наплывают на сопки. Поначалу кажется, что вот-вот пойдет дождь, начнется гроза, а тут выглядывает солнце! Это очень поднимало настроение.

Помню момент, когда мое имя впервые мне помогло. У одного молодого человека умер отец, и ему надо было срочно выехать домой. Начальник станции был немцем, и он почему-то считал, что я тоже немец. Имя мне помогло. Я договорился с начальником станции, и мы задержали поезд, который вообще нельзя было останавливать ни на минуту, потому что иначе мальчик не успел бы к похоронам. Когда состав подъезжал к станции, мы закрыли выходной сигнал, и поезд ненадолго снизил ско-



Т.И. Лалова и Э.С. Спиридонов

и управление строительством».

– Мы очень упорно боролись за то, чтобы именно МИИТ начал первым работать на БАМе, и добились этого. Расскажу о нескольких памятных моментах.

По утрам было хорошо. Мы вставали, разбивали в

рость. Мы быстро закинули вещи юнoshi, и парень уехал...

Два часа ребята как завороченные слушали рассказы про БАМ. И мне подумалось: позови их сейчас магистраль, они встали бы и поехали. Все как один.

Ксения ГЛАЗОВА

Каждый номер триумфальный!

Окончание.
Начало на стр. 1

В первых рядах все как один в белых фирменных куртках сидели представители студенческих строительных отрядов МИИТа 2014 года. Среди почетных гостей – президент Русско-немецкого института Александр Аполлонович Выгнанов, который был инициатором формирования первых ССО на БАМ в 1972 году, лично участвовал в торжествах по случаю укладки «Золотого звена» в городе Тынды и стал почетным пассажиром первого поезда, открывшего движение по БАМу. Ему, директору ИПСС Таисии Васильевне Шепитько и начальнику Байкало-Амурской магистрали с 1981 по 1983 год Льву Вениаминовичу Лотареву предстояло объявить победителей номинации «Музыкальный жанр». Все номера, прошедшие в финал, были достойными. Но особенно бурно зал реагировал на Владислава Нартова, который покориł слушателей великолепной песней «Памяти Кару-

зо», и на общую любимицу Кристину Безверхую, которая выходила на сцену несколько раз, и каждый ее выход был триумфальным.

Ведущими театральной части концерта, расположившимися в импровизированном купе поезда, направляющегося на «Всесоюзную стройку века», стали Наталья Александровна Дудина, Андрей Мурашов, Роман Зейналов и Кристина Кипина (в течение вечера состав «попутчиков» менялся).

Первый блок – «Дружба народов», название которого говорит само за себя, состоял из песен и танцев разных народов мира. Звучали песни на итальянском, армянском, английском и, конечно же, русском языках. Меня лично покориł ансамбль «Юность» с их зажигательным украинским танцем. Судя по тому, что именно «Юность» заняла первое место в хореографическом жанре, жюри (А.В. Милаева, П.Е. Машенко, Ш.Т. Мусаева, Н.В. Гришиной, Т.А. Денисовой, Л.Е. Телятниковой, Р.К. Назаровой и Л.М. Каневской)



тоже не осталось равнодушным к творчеству ребят.

Победителей в театральной блоке было восемь, но особенно хотелось бы отметить Анастасию Кочукову и Артема Шаклеина, а также Михаила Смолякова и Ольгу Михайлову, известную многим по конкурсу «Дебют-2013», на котором она исполняла

танец «Кони». Победу в этом состязании творческому дуэту принес танец Ольги под стихотворение Михаила Смолякова «Я строю великую дорогу».

Концерт очень оживили инструменталисты Максим Балашов и Дмитрий Ерофеев со своей песней «Кроме одного».

И все-таки самым ярким и эффективным, на наш взгляд, оказался танцевальный блок: невероятное буйство красок, разнообразие костюмов, передаваемый заряд эмоций. Всего за несколько минут ребята показали высший класс. Особенно запомнился чувственный «Та-

нелюбви» Юлии Кошкиной и Ильи Сизова, а также выступление Алексея Бунича с его «Уличным танцем», который буквально прожег зал своей энергией.

Отличным финальным аккордом концертной части стало «Вокальное попурри», куда вошли всеми любимые песни, такие как «Электричка», «Синий иней», «А знаешь, все еще будет».

В заключение торжественной части командир объединенного молодежно-студенческого отряда МИИТа Юрий Завалихин сдал рапорт первому проректору – проректору по учебной работе Валентину Васильевичу Виноградову о готовности отряда к трудовым свершениям в летний период 2014 года.

Гран-при «Миитовской весны-2014» вручал первый проректор МИИТ Валентин Васильевич Виноградов. Обладателем главной творческой награды стала сплоченная команда Гуманитарного института, с чем мы их и поздравляем!

Ангелина РАСЩЕПКИНА, ТПЭ-111

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ» (МГУПС (МИИТ))

ОБЪЯВЛЯЕТ КОНКУРС НА ЗАМЕЩЕНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ ПО КАФЕДРАМ

Наименование кафедры	Должность	Доля ставки
«Иностранные языки-5»	доцент, к.н.	1
«Логистика и управление транспортными системами»	доцент, к.н.	0,5(сов.)
«Политология, история и социальные технологии»	профессор, профессор, д.н.	1
	доцент, к.н.	1
«Специальных программ безопасности транспорта»	ст. преподаватель	0,25(сов.)

ОБЪЯВЛЯЕТ КОНКУРС НА ЗАМЕЩЕНИЕ ВАКАНТНЫХ ДОЛЖНОСТЕЙ ПО КАФЕДРАМ ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА

Наименование кафедры	Должность	Часть ставки
Кафедра «Таможенное право и организация таможенного дела»	доцент	1
Кафедра «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»	профессор	0,6

Срок подачи документов – один месяц со дня публикации

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ» МГУПС (МИИТ)

ОБЪЯВЛЯЕТ 18 ИЮНЯ 2014 ГОДА ВЫБОРЫ ЗАВЕДУЮЩЕГО КАФЕДРОЙ:

«Технология транспортного машиностроения и ремонта подвижного состава»

Выдвижение кандидатов на должность заведующего кафедрой могут осуществлять коллектив, указанной кафедры, ученые советы институтов в составе университета до 23 мая 2014 г.

РОССИЙСКАЯ ОТКРЫТАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА

объявляет 18 июня 2014 года выборы декана факультета:

«Информатизация, экономика и управление»

Выдвижение кандидатов на должность декана факультета могут осуществлять кафедры и ученые советы институтов до 23 мая 2014 г.

РОССИЙСКАЯ ОТКРЫТАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА

объявляет 18 июня 2014 года выборы заведующих кафедрами:

«Здания и сооружения на транспорте»

Выдвижение кандидатов на должность заведующего кафедрой могут осуществлять коллектив, указанной кафедры, ученые советы институтов в составе университета до 23 мая 2014 г.

О чем пишут неординарные люди

Такие книги пишутся всю жизнь. По-другому нельзя. Ведь чтобы ее написать, надо прожить много лет, набить себе шишек, настрадаться, нарадоваться, намечтаться. И когда понимаешь, что лучшее, увы, позади, а память еще приличная, тогда-то садишься и пишешь.

Так было и у доцента кафедры «Локомотивы и локомотивное хозяйство» Валерия Васильева. Человек он неординарный. Во-первых, тонкий наблюдатель, и это чувствуется по его характеристикам людей и событий, которые наполнили его книгу. Во-вторых, в чем-то Валерий Николаевич по-хорошему игрок, он азартен, и в любую минуту готов ввязаться в новую историю, поменять место службы, даже страну. Достаточно сказать, что он четырежды возвращался на свою кафедру, в промежутках работая в федеральных органах власти, в Венгрии, в собственном бизнесе, и прочее. В-третьих, Васильев, дожив до периода высокой мудрости и разменяв восьмой десяток лет, по-прежнему моржет, играет в бадминтон, участвуя в международных турни-



рах. А это, согласитесь, достойно уважения. Плюс ко всему этому Васильев немало сделал для улучшения породы отечественных тепловозов, особенно в части их дизельных двигателей. Читал его книгу, которая так и называется «Четвертое пришествие», с интересом. Васильев мастер человеческих портретов и через его страницы проходят десятки типажей, при-

чем абсолютно разных во всем, кроме преданности своей кафедре и своей науке.

Особенно, на мой взгляд, удается автору описание неформальных собраний кафедрального коллектива, где всегда есть место веселым розыгрышам, анекдотам, приколам. Впрочем, о деле – научных дерзаниях миитовских ученых тоже написано интересно и с глубоким пониманием предмета.

Ну и, конечно, Венгрия. Ей Васильев отдал немало лет, работая директором советского культурного центра в Будапеште. Он встречался там с нашими великими космонавтами, звездами эстрады, известными учеными, политиками и о каждом составил собственное мнение, невзирая на их авторитет.

Книгу издавали на собственные средства и потому тираж ее невелик. Но, поверьте, ее стоит прочитать. Связитесь с автором, попросите экзemplярик на время. Получите удовольствие и поймете, что МИИТ – это еще и кузница писательских кадров.

Владислав ЯНЕЛИС

БЕЗОПАСНОСТЬ

Проверка прошла успешно

21 апреля на Киевском, Павелецком, Курском и Казанском вокзалах столицы был проведен осмотр дежурной части полиции представителями Московской Хельсинкской группы. В тот день на вокзалах по графику несли патрулирование и студенты-дружинники МИИТа, которые обеспечивают охрану общественного порядка на транспортных объектах.

Внимание проверяющих было сосредоточено на организации входного контроля в здания и на перроны, деятельности сотрудников полиции, а также эффективности работы спецтехники, задействованной для контроля пассажиропотока и участие в охране общественного поряд-

ка. Особое внимание члены МХГ обращали на наличие нагрудных знаков у сотрудников полиции.

Осматривая отделения транспортной полиции, гражданские активисты были удовлетворены состоянием комнат для содержания лиц, доставленных в дежурную часть, наличием необходимой информации на стендах, местах заполнения гражданами документов.

Членам Хельсинкской группы показали, какая профилактическая работа ведется на вокзалах, довели до них статистику раскрытия преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте. В целом общественные контролеры положительно оценили защищенность объектов транспорта. Не скрыли они и своего удив-

ления тем фактом, что транспортной полицией активно помогают студенты из миитовского специализированного отряда дружинников.

По словам организаторов акции, подобные мероприятия запланированы еще на 16 железнодорожных вокзалов в разных регионах страны.

Напомним, что прием в студенческий оперативный отряд производится в индивидуальном порядке на основании заявления вступающего. В обязанности членов отряда входят дежурства на объектах транспорта Москвы. Добровольные помощники полиции обеспечиваются бесплатным проездом на все виды городского общественного транспорта.

Людмила АСТАШКИНА