

ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

Издание Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ)

www.miit.ru

Рецепт развития России – ВСМ

Первый конгресс строителей железных дорог неслучайно прошел именно в МИИТе. Наш университет начинал свою образовательную деятельность с подготовки строителей железных дорог.

Э то отметил в своем выступлении, открывая конгресс, ректор МИИТа Борис Алексеевич Лёвин. Еще он сказал, что впервые собирается вместе интеллектуальная, административная и бизнес-элиты отрасли, имеющая стратегическое значение для экономики страны. И конгресс строителей железных дорог – эффективный инструмент для понимания того, как должна развиваться отрасль в ближайшей и отдаленной перспективе.

В сущности разговор на конгрессе велся в двух направлениях – какими будут новые железные дороги России и кто их будет строить.

Кадровому обеспечению отрасли посвятил свой доклад и.о. руководителя агентства железнодорожного транспорта В.И. Чепец. Владимир Юрьевич сообщил, что в отраслевых учебных заведениях сегодня проходят обучение 207 тысяч человек. И несмотря на демографический спад, железнодорожные вузы и техникумы не страдают от нехватки абитуриентов. Правда, есть сложности с работодателями, занятыми строительством транспортных тоннелей: они не проявляют достаточного интереса к формированию целевого набора по своим специальностям. И в итоге не могут рассчитывать, что завтра



получат нужный им кадр.

То, что приоритетным направлением остаются ВСМ, подчеркнул в своем содержательном докладе первый вице-президент ОАО «РЖД» А.С. Мишарин. Сегодня в мире проложено уже 32 тыс. км ВСМ. Особенно преуспевает в этой сфере Китай (22 481 км). Только в прошлом году в Китае введено в действие около 5 тыс. км высокоскоростных магистралей. ВСМ – это проверенный рецепт развития, причем во всех ее сферах: сельском хозяйстве, добыче природных ископаемых, науке, человеческом потенциале, машиностроении и т.д.

Увы, Россия с ее безграничными пространствами пока не может похвастаться действующими ВСМ, хотя сам бог велел нам развивать высокоскоростную железнодорожную сеть. Потому что именно дороги объединяют все ресурсы страны, делая ее более управляемой, эффективной, сильной и богатой.

Но процесс все-таки пошел. Первый участок ВСМ Москва – Казань уже про-

считан. Согласовано прохождение трассы, определены все инфраструктурные объекты, искусственные сооружения, ведутся испытания четырех новых безбалластных конструкций верхнего строения пути. Строительство этого участка ВСМ даст в итоге государственной казне 11 трлн рублей дохода.

К 2030 году Россия будет иметь 4,3 тыс. км ВСМ и 7 тыс. км скоростных магистралей. Огромная работа, огромное напряжение всех государственных научных, образовательных, финан-

совых ресурсов. Но ее надо делать. И гарантия того, что она будет сделана и в том, что руководителем экспертного совета по технической политике в области проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростных железнодорожных магистралей в Российской Федерации избран ректор МИИТа Борис Алексеевич Лёвин. Те, кто работает с ним, знают: Лёвин всегда доводит до конца начатое им и его коллегами дело.

Вопросам качества строительства железных дорог посвятил свой доклад вице-президент ОАО «РЖД» О.В. Тони. Строить хорошие дороги можно, только имея хороших специалистов... Увы, признался топ-менеджер компании, бывают случаи, когда за эту работу берутся непрофессионалы. «Принцип простой, – сказал Олег Вильямсович, – мы платим – вы хорошо делаете работу, чтобы не надо было через год приходить туда с ремонтом».

Кстати, о масштабах железнодорожного строительства можно судить по одной цифре: работы только на «Восточном полигоне»

обойдутся стране в 562,4 млрд рублей.

В докладе О.В. Тони были затронуты и вопросы строительства Московского малого железнодорожного кольца. Здесь тоже не все так просто, одних только частных гаражей придется снести для освобождения трассы более четырех тысяч, это не считая прочих объектов. Но зато МК МЖД серьезно разгрузит дорожную сеть столицы и снимет часть нагрузки с метрополитена.

О самоотверженном труде строителей железных дорог и их социальных проблемах говорил на конгрессе председатель Роспрофжела Н.А. Никифоров. Достижения в этой сфере (один только уникальный мост через реку Надым чего стоит!) открывают возможности для дальнейшего наращивания масштабов и темпов строительства дорог. Но вместо этого идет сокращение персонала строительных компаний, падают заработки рабочих и служащих. Виною тому и ухудшение экономической ситуации в стране, и руководителей некоторых

организаций, озабоченных исключительно личными интересами. Николай Алексеевич призвал участников конгресса привлекать к строительству транспортных объектов только серьезных подрядчиков и фирмы, в которых соблюдаются социальные нормы, где заботятся о здоровье работников и их бытовых условиях.

На конгрессе затрагивалось множество для транспортной отрасли тем – проектирование железнодорожной инфраструктуры, инновационные технологии строительства, нормативно-техническая документация, инвестиции... С докладами выступили руководители научных и педагогических коллективов, строительных компаний и проектных организаций, депутаты Госдумы РФ О.А. Лебедев, президент Союза строителей железных дорог Г.Н. Талашкин, директор ИУИТа (МИИТ) С.П. Вакуленко. В рамках конгресса, который шел практически полный рабочий день, состоялась презентация центра оценки квалификации, круглые столы, а также мастер-классы. Их провели со студентами МИИТа вице-президент ОАО «РЖД» О.В. Тони, главный инженер проекта «Скоростные магистрали» В.Е. Андреев, президент ССЖД Г.Н. Талашкин.

Первый конгресс строителей железных дорог принял резолюцию, которая отныне станет своего рода дорожной картой развития отрасли, призванной сделать Россию более комфортной и экономически преуспевающей державой.

Владислав ЯНЕЛИС



Еще два года или всего два года?

УЧЕНЫЙ СОВЕТ

На очередном заседании Ученого совета МИИТа был рассмотрен ход выполнения программы развития инновационной инфраструктуры вуза.

Проректор по научной работе и инновациям А.М. Давыдов отметил, что к 2018 году инновационная инфраструктура МИИТ должна стать составной частью национальной инновационной системы. Эта генеральная цель полностью отвечает миссии МИИТ как ведущего научно-образовательного центра – системного интегратора фундаментальной и прикладной транспортной науки, образования и инноваций.

В соответствии с задачей обеспечения устойчивого

развития железнодорожного транспорта, инновационная инфраструктура МИИТ должна также содействовать разработке и внедрению отечественных импортозамещающих технологий, новых технических решений и управленческих новаций для транспортного машиностроения, энергоэффективности, экологической безопасности, информатизации, автоматизации, внедрению и развитию интеллектуальных транспортных систем, систем информационного обеспечения транспортной безопасности.

Важную роль в координации усилий ведущих научных школ отрасли в решении этих программных задач должен взять на себя недавно созданный на базе МИИТ по решению коллегии Минтранса

Отраслевой инновационный центр импортозамещающих технологий на транспорте, а также формируемый в настоящее время Минтрансом при непосредственном участии центра Экспертный совет по импортозамещению и повышению инновационности государственного заказа в транспортном комплексе.

В рамках Программы РИИ-ВУЗ, с целью практического применения (внедрения) результатов интеллектуальной деятельности, университетом учреждены 10 малых инновационных предприятий, активно из них работают три. Остальные не смогли пока привлечь необходимый объем инвестиций для реализации своих бизнес-планов.

За оставшиеся два года до окончания действия Про-

граммы необходимо устранить имеющиеся разрывы с целевым состоянием инновационной системы университета, в том числе, повысить отдачу от коммерциализации объектов интеллектуальной собственности; внедрить систему менеджмента качества научных исследований; реализовать новые формы поддержки молодых ученых.

По мнению президента МИИТа Вадима Николаевича Морозова, университет должен активнее сотрудничать с Российским фондом фундаментальных исследований. Это позволит получить гранты на проведение актуальных НИР в сфере проектирования и строительства ВСМ, активной включиться в реализацию приоритетных задач программы инновационного развития холдинга ОАО «РЖД».

И инновационный потенциал ученых МИИТа позволяет это делать. Так, по версии независимого рейтингового агентства Интерфакс, по критерию «Инновации и предпринимательство» МИИТ находится в числе 65 лучших классических и исследовательских университетов страны.

Члены Ученого совета считают, что реализовать этот потенциал поможет, в том числе, внедрение стратегических инициатив, подготовленных молодыми преподавателями и учеными вуза. Среди них – создание системы информационного обмена научного развития кафедр МИИТа, мониторинг исследовательской работы кафедр, регулярное проведение научно-практических конференций, семи-

наров и круглых столов. Еще одно предложение – организация постоянно действующей выставки «Научно-инновационные достижения МИИТа», на которой будут представлены монографии, отчеты о выполненных работах, дипломы лауреатов конкурсов, патенты на изобретения, действующие макеты разработок и т.д.

В целом члены Ученого совета одобрили проводимую в вузе работу по развитию инновационной инфраструктуры и поручили руководителям институтов, академий и филиалов устранить имеющиеся недостатки с тем, чтобы за оставшиеся два года до окончания Программы РИИ-ВУЗ была завершена системная перестройка университета в данной сфере.

Наталья КУРСКАЯ

К каждому объекту – индивидуальный подход

Молодые ученые МИИТа получили грант ОАО «РЖД» на проведение актуальных исследований в интересах отрасли. Их разработка позволит снизить стоимость жизненного цикла систем железнодорожной автоматики.

Как рассказал корреспонденту «ИТ» научный руководитель проекта, заведующий кафедрой «Железнодорожная автоматика, телемеханика и связь» Александр Владимирович Горелик, в состав группы исследователей вошли молодые преподаватели и аспиранты вуза Н.А. Тарадин, А.С. Веселова, А.С. Чернышев, П.А. Неваров и И.А. Журавлев.

С помощью компьютерного моделирования они создадут методику и алгоритм анализа управленческих решений, принимаемых при эксплуатации устройств СЦБ в условиях ограниченных ресурсов. Критерием эффективности модернизации и обновления техники станет стоимость ее жизненного цикла.

По мнению Александра Владимировича, применяемые в настоящее время методики анализа качества функционирования устройств железнодорожной автоматики используют, как правило, для усредненной оценки состояния объектов транспортной инфраструктуры. Но любая конкретная станция или перегон являются, по сути, уникальными по своим характеристикам объектами. Поэтому важно разработать алгоритм принятия решений с учетом особенностей каждого объекта на основе имитационного моделирования.

Сделать это позволит новая разработка сотрудников МИИТа. При этом в ходе имитационного моделирования ученые смогут задавать для каждого объекта различный объем поездной и маневровой работы, анализировать возможные отказы технических средств, рассчитывать время восстановления объектов инфраструктуры при любых объемах трудовых и материальных ресурсов, решать многие другие задачи. В конечном счете, рекомендации ученых позволят специалистам отрасли принимать более эффективные управленческие решения при эксплуатации различных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Предполагаемый объем финансирования данных исследований составит 2,6 млн. рублей. А внедрять разработанную методику имитационного моделирования планируют в подразделениях хозяйства автоматики и телемеханики Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД».

Наталья КУРСКАЯ

«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ» (МГУПС (МИИТ)) ОБЪЯВЛЯЕТ КОНКУРС НА ЗАМЕЩЕНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ НАУЧНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ

Наименование кафедры	Должность	Доля ставки	Место работы
«Железнодорожная автоматика, телемеханика и связь»	доцент	0,6	Саратов
«Техносферная безопасность»	доцент	1,0	Москва
«Иностранные языки»	доцент	0,9	Саратов
«Философия, социология и история»	доцент	0,1	Н.Новгород
«Теоретическая и прикладная механика»	доцент профессор	0,5 0,25	Москва Москва
«Теплоэнергетика и водоснабжение»	доцент	0,5	Москва
«Тяговый подвижной состав»	доцент	1,0	Москва
«Электрификация и электроснабжение»	доцент	1,0	Москва

Окончательная дата приема заявления для участия в конкурсе 30.12.2015 г. Информация о конкурсе размещена на сайте www.miiit.ru/.

«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ» (МГУПС (МИИТ))

объявляет 17 февраля 2016 года выборы заведующих кафедрами:

«Высшая математика и естественные науки»; «Техносферная безопасность».

Выдвижение кандидатов на должность заведующего кафедрой могут осуществлять коллективы указанных кафедр. Ученые советы институтов (академий) в составе университета до 8 февраля 2016 г.

Все лучшее – молодым!

В ЦДКЖ состоялась IV Региональный форум молодых специалистов МЖД, среди которых было немало митовцев. На встречу с ними приехал начальник Московской железной дороги В.И. Молдавер.

В.И. Молдавер отметил, что на Московской железной дороге идет масштабное обновление кадров и пришло много молодых специалистов: «Студенты – это инвестиции в наше будущее». Сегодня МЖД проводит эффективную целевую молодежную политику. На дороге трудятся 22 тыс. молодых специалистов, что составляет почти треть от общего числа работников. В прошлом и те-

кущем учебных годах предприятия МЖД получили 1020 выпускников вузов, 550 из которых были целевиками. Владимир Ильич Молдавер рассказал о льготах, на которые вправе рассчитывать все молодые специалисты при получении жилья и ипотеки. Кроме того, он отметил, что руководству МЖД заботится о развитии и повышении профессионального уровня своих работников. Специально для этого был создан Московский учебный центр, который располагает отличной учебно-лабораторной базой для дальнейшего обучения специалистов. Начальник дороги особенно отметил заслу-

ги в этой сфере подразделений Пресненское, Перовское и Подбельское.

Во встрече с молодыми специалистами участвовал и председатель Дорпрофжела Н.Ф. Синецын. Он рассказал, что в профсоюзной организации дороги состоит 150 тыс. человек, а самым главным достижением стало заключение коллективного договора. Он пожелал всем студентам и молодым специалистам успешного продвижения по карьерной лестнице и от лица Дорпрофжела обещал всячески этому способствовать.

Проректор МИИТа по связям с производством Л.И. Васина обратилась к студентам

с просьбой направить все усилия на учебу, а молодых специалистов призвала постоянно совершенствовать свои знания, потому что МЖД предъявляет очень высокие требования к своим работникам. «У нас с МЖД заключено соглашение о взаимодействии. Хочу отметить, насколько по-доброму мы сейчас работаем с целевиками. Нам предоставляются площадки подразделений Московского учебного центра, где наши студенты получают практические навыки, знакомятся с новыми технологиями. И эти знания помогают им стать настоящими специалистами», – добавила Любовь Ивановна.

Лилия ВИНОГРАДОВА

Целевик – это звучит гордо

В ИЭФ состоялась встреча студентов-целевиков Северной железной дороги с представителями руководства СЖД, то есть со своими будущими работодателями.

Во встрече приняли участие первый проректор – проректор по учебной работе В.В. Виноградов, проректор по связям с производством Л.И. Васина, заместитель начальника Северной железной дороги по кадрам и социальным вопросам В.М. Ульяновский и начальник службы управления персоналом СЖД Н.А. Жованик.

Валентин Васильевич Виноградов отметил, что целевиком дороги – не только звание, которым можно гордиться, а еще нужно осознавать, что это звание гарантирует студентам их будущее трудоустройство и определенный профессиональный и социальный статусы. Первый проректор также напомнил о правилах пересдачи долгов (как же без них!) и об изменении формы целевых договоров (теперь их заключают непосредственно между студентом и дорогой). А Любовь Васильевна Васина поделилась впечатлениями от ответов целевиков СЖД на недавнем экзамене, отметив, что ребята продемонстрировали высокий уровень знаний.



Вячеслав Михайлович Ульяновский сразу заявил, что студенты-целевики с момента поступления в МИИТ становятся «собственностью» Северной железной дороги. И убедил всех, что это вовсе не страшно и имеет огромное количество плюсов. Например, целевики будут в обязательном порядке обеспечены работой, хотя поначалу и на рабочих должностях. Разумеется, если они успешно учились и в установленное время явились на производство (в прошлом году 30% выпускников не пришли вовремя, и руководство СЖД было вынуждено обращаться в суд). На дороге не хотят, чтобы выде-

ление целевых мест пропадало даром. Помимо этого Вячеслав Михайлович рассказал, что СЖД выдает целевикам гранты, и призвал студентов добиваться их получения. А еще для молодых специалистов ОАО «РЖД» созданы льготные условия по банковским вкладам и ипотеке.

– При работе с молодыми специалистами руководство СЖД обращает внимание на четыре аспекта, – сообщила Наталья Анатольевна Жованик., – это профессиональные, корпоративные компетенции, потенциал и мобильность, результативность и опыт. Существует система определения уровня

IQ для наиболее эффективного использования сотрудников. Наталья Анатольевна призвала студентов активнее проявлять лидерские качества, участвовать в общественной жизни СЖД. У дороги есть немало специальных программ для молодых специалистов. Например, программа «Целевая молодежь ОАО «РЖД», которая направлена на развитие деловых и профессиональных качеств работников, и самый популярный проект – «Школа лидерства». Также есть много проектов, дающих возможность реализовать технические идеи, направленные на усовершенствование технологических процессов. А еще СЖД имеет один из мощнейших центров управления перевозками, основной особенностью которого является возможность диспетчера в режиме онлайн увидеть любой необходимый объект дороги. Студентов пригласили туда на экскурсию.

В завершение встречи студентам, показавшим отличные результаты в учебе и проявившим себя в общественной и творческой жизни университета, были вручены благодарственные письма начальника Северной железной дороги.

Лилия ВИНОГРАДОВА

Отдельное внимание – тревожным кнопкам!

Активизация террористической деятельности в мире инициировала проведение научно-практической конференции «Комплексная безопасность образовательных организаций в условиях современного поликультурного общества» при Министерстве образования и науки РФ. Начальник управления безопасности нашего университета Николай Михайлович Борисов представлял на ней МИИТ и рассказал «ИТ» об основных итогах работы конференции.

В первую очередь обсуждались вопросы технической оснащенности образовательных учреждений: заборы, контроль доступа, физическая охрана. К сожалению, контрольно-пропускные пункты (КПП) наших вузов несовершенны: через них могут разойти по три-четыре человека. Поэтому мы будем модернизировать КПП

посредством замены старых турникетов на триподы, чтобы за один его оборот смог пройти только один человек. Надеюсь, что руководство университета нас в этом поддержит.

В ноябре на КПП начала работать народная дружина МИИТа, составленная из наших студентов и аспирантов. Они выборочно просят предъявить документы, удостоверяющие личность для правохода в университет. Сколько же мы получили отрицательных эпитетов в свой адрес! Причем, больше всего возмущались уважаемые люди – преподаватели, профессора. Им бы, наоборот, помочь нашим дружинникам, а они поддерживают тех, кто нарушает порядок. Нужно относиться к таким мерам с пониманием, ведь сотрудники охраны и дружинники беспокоятся за вашу жизнь.

Мы можем «запичкать» МИИТ камерами и рамками, но человеческий фактор присутству-

ет всегда. Будьте бдительны на улицах города и везде, где бы вы не находились! В этой связи отдельное внимание стоит уделить тревожным кнопкам. Один из заместителей министра образования и науки РФ показал нам на конференции обычный смартфон, в который встроена такая кнопка. Для этого не потребовалось физического вмешательства в устройство – нужно просто скачать определенное приложение. Если мы видим подозрительных людей – что нам мешает оповестить об этом соответствующие органы?!

Теракты совершаются там, где происходит большое скопление людей. В нашем университете проводится немало количество массовых мероприятий, на которые мы, в целях обеспечения безопасности, должны привлекать правоохранительные органы. У террориста одна задача – забрать в «мир иной» как можно больше

«неверных».

Хочу обратиться ко всем преподавателям университета. Уделите пять минут для того, чтобы обратить внимание студентов на проявление бдительности! Нахождение в наушниках на улицах, станциях и транспорте сегодня опасно для жизни. Пусть студенты будут проявлять активность в плане помощи правоохранительным органам, а не закрываться в себе.

26-27 ноября Министерство образования и науки РФ проводит еще одну конференцию: «Формы и методы противодействия распространению идеологии экстремизма среди молодежи. Роль и задачи образовательных организаций». МИИТ будет принимать участие в работе конференции. Поэтому тема обеспечения безопасности еще не закрыта и получит логичное продолжение на грядущем мероприятии.

Записал Артур ПУГАЧ

Транссиб: сопряжение культур и технологий

КОНТАКТЫ

Делегация МИИТа – ректор Б.А. Лёвин, проректор по международным связям В.Н. Глазков, директор ИУИТ С.П. Вакуленко – участвовала в XXIV пленарном заседании Международной ассоциации «Координационный совет по Транссибирским перевозкам» (КСТП) в Вене. О подробностях поездки, принятых решениях корреспонденту «ИТ» рассказал В.Н. Глазков.

– Кроме работы на пленарном заседании КСТП в ходе командировки мы также обсуждали с коллегами вопросы сотрудничества МИИТа и Венского технического университета.

Наша справка. КСТП – некоммерческая транспортная международная ассоциация, основанная в 1993 г. В состав КСТП входят 90 компаний из 23 стран, из них 44 – постоянные члены, 46 – ассоциированные. Главная цель ассоциации – привлечение транзитных и внешнеторговых грузов на Транссибирский маршрут, а также координация деятельности участников перевозок грузов по Транссибу.

На пленарное заседание прибыло более 200 делегатов из 27 стран. Специалисты рассмотрели вопросы работы транспортного коридора «Транссиб» и перспективы дальнейшей гармонизации правового регулирования международных перевозок грузов и возможные меры по повышению эффективности контейнерных перевозок между странами Европы, Балтии, Центральной Азии и АТР.



С докладом «Транссиб: тренды развития грузовых перевозок в условиях глобализации мировой экономики» выступил президент ОАО «РЖД» О.В. Белозеров. Сообщение на тему «Развитие инновационных компетенций в сфере логистики и организации перевозок грузов в евроазиатском сообщении. О сотрудничестве КСТП и МИИТ» сделал президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта РФ, ректор МИИТа Б.А. Лёвин.

В решение пленарного заседания вошли задачи, касающиеся сотрудничества КСТП и МИИТа. В частности, в 2016 году предусмотрено провести обучающий семинар в МИИТе на тему «Контейнерные и интермодальные перевозки по

ТСМ: административные, таможенные, тарифные и правовые особенности регулирования». КСТП совместно с МИИТом в следующем году организует международную научно-практическую конференцию на тему «Транссиб: сопряжение культур и технологий». Ассоциации поручено изучить возможность использования электронной библиотеки МИИТа для создания и поддержания в актуальном состоянии электронной библиотеки нормативно-справочной информации, необходимой для организации международных грузовых перевозок.

На встрече с руководством Венского технического университета была сделана презентация МИИТа, которая

вызвала большой интерес аудитории. Поднимались вопросы сотрудничества между Венским техническим и нашим университетами. Говорили об обмене группами студентов и преподавателей в рамках производственной практики (продолжительность 10-14 дней), академической мобильности, освоении совместных образовательных программ двойных дипломов, сотрудничестве в сфере аспирантуры, обмене научными публикациями в журналах университетов и т.д. Зашел разговор и о проведении совместных научно-практических конференций и семинаров, научных и студенческих конференциях соответственно в Вене и в Москве.

Виктор АНТОНОВ

Как получить стипендию Эйфеля

ПРЕЗЕНТАЦИЯ

Разностороннюю и очень познавательную информацию получили студенты и преподаватели МИИТа, собравшиеся в Зале торжеств на презентацию по теме «Образование во Франции».

Наша справка. Организатором встречи выступил Ресурсный центр французского языка при активном участии преподавателя ИМТК Полин Перез. Центр создан по инициативе проректора по международным образовательным программам – директора ИМТК И.В. Карапетянц и тесно сотрудничает с посольством Франции.

На встрече с нашими студентами пришли руководитель Московского бюро «Кампус Франс» (государственный центр информации по вопросам получения высшего образования во Франции) Игорь Синяткин и руководитель отдела стипендии посольства Франции в РФ Гийом Ле Вигелю.

В ходе презентации митовцы узнали подробности о французской образовательной системе, требованиях и процедурах для поступления во французский вуз, о стипен-

диальных программах правительства Франции (в том числе для прохождения лингвистической стажировки)... Впрочем, расскажем обо всем по порядку.

Открыл встречу проректор по международным связям МИИТа В.Н. Глазков, поблагодаривший французских специалистов и сказавший, что презентация должна послужить хорошим шагом для развития академической мобильности между Россией и Францией.

«Кампус Франс» работает в Москве с 2003 года и, по словам Игоря Синяткина, хорошо знает интересы и запросы российских студентов. В своем выступлении он давал практические советы тем, кто намерен учиться во Франции.

Но для начала студент должен себе ответить на вопрос, для чего я хочу учиться во Франции, в чем суть моего профессионального проекта, кем я хочу работать после окончания учебы. Игорь Синяткин знакомил ребят с рейтингами вузов, советовал, как правильно выбрать учебное заведение, подать заявку на учебу или стажировку (написать так называемое мотивационное письмо), и подробно

– о процедуре записи в вузы и особенно о правилах «Кампус Франс», которые обязательны, чтобы получить визу. Рассказал он и о том, как стать специалистом по техническому переводу.

Выяснилось, для того, чтобы получить французское образование, необязательно ехать во Францию. В Москве открыт французский университетский колледж при МГУ, пользующийся у москвичей большой популярностью. Возможен вариант дистанционного обучения и учебы на английском языке. Сейчас более 700 специалистов преподают на английском, особенно в технических и инженерных направлениях.

Ежегодно посольство Франции в России, университеты, фирмы, предприятия, а также областные администрации и другие партнерские организации выделяют около 300 стипендий на образовательные и научные программы различного типа. По словам Гийома Ле Вигелю, основной критерий присуждения стипендии – это высокая успеваемость кандидатов. Есть краткосрочные и долгосрочные учебные стипендии, стипендии для прохождения лингвистических

стажировок, стипендии для аспирантов, ученых, преподавателей.

Особенно подробно гость из Франции остановился на одной из самых востребованных – стипендии на обучение и социальное покрытие. Она рассчитана на девять месяцев для франко- и англоговорящих российских студентов, стремящихся продолжить обучение по программе магистратуры. Стипендия в размере 767 евро в месяц предусматривает большие льготы: статус стипендиата французского правительства, бесплатную визу, консультационную поддержку посольства. Кроме этого есть семестровые учебные стипендии, стипендия имени В.И. Вернадского для аспирантов, стипендии Эйфеля, стипендиальная программа Коперник и другие.

Кстати, продолжают переговоры о совместной стипендиальной программе между Ассоциацией вузов транспорта РФ и посольством Франции. Они еще не завершены, но уже сейчас обладателем стипендии посольства на лингвистическую стажировку стал студент ГИ Александр Рвачев.

Виктор ВОДОЛАЗКИЙ

Их девиз – ответственность и солидарность

Недавно группа преподавателей МИИТа по приглашению руководства французских железных дорог (SNCF) побывала в командировке во Франции. О том, как встречали митовцев французские коллеги, рассказывают сами участники поездки.

...Одно из двух основных подразделений SNCF – это инфраструктура. Его представители и встречали нас в первый день приезда на приеме в здании департамента по Северо-Восточному региону Франции. Девять дней пребывания на подразделениях SNCF, при переездах скоростными и региональными поездами из Парижа в Марсель, затем в Сэт, в котором базируется мобильный сектор по ремонту пути, на предприятиях в Лионе и Лилле были до предела насыщены встречами и впечатлениями. Программа стажировок была весьма разнообразной.

Если говорить о Центре по подготовке специалистов инфраструктуры, то не обойтись без красноречивых цифр. По объемам предоставленных услуг по обучению в 2014 году центр достиг показателя в 1,8 млн учебных часов. Время обучения здесь разделено следующим образом: 15 дней (модуль) в центре и следующие три недели на производстве, выделено шесть модулей в году с очерченными планами и заданиями для слушателя.

Важнейшее влияние на обслуживание французских железных дорог имеют климатические условия. Например, из-за высоких температур тут не планируются и не проводятся работы по ремонту пути с 15 мая по 15 сентября. Для нашей делегации был организован осмотр мобильного предприятия по ремонту пути Сюит Ралид 1: базы предприятия с выездом на ночное «окно» по ремонту.

В один из дней нас пригласили на испытательные центры отделения проектных разработок. Мы побывали в центре по испытаниям рельсов, шпал, креплений, по оценке качества сварки рельсов и ультразвукового контроля. В другом учебном центре на практике была показана технология выполнения алюмотермитной сварки и шлифовки рельсов.

...Многих из нас очень удивила плотность развозных мостов в городе Сэт, где мы провели несколько дней. Здесь, в непосредственной близости друг от друга находятся сразу три моста через канал, соединяющий Средиземное море и озеро Этан-де-То, по берегам которого работают около 570 различных рыбодоческих ферм, в том числе по искусственному выращиванию креветок и мидий. Интересно, что два моста из трех были спроектированы Гюставом Эйфелем. Это оригинальные инженерные сооружения.

Все, что мы увидели в ходе стажировки во Франции, узнали и услышали от французских специалистов, безусловно, поможет в нашей дальнейшей педагогической и научной работе. Мы получили большой объем новейшей информации по темам для наших будущих исследований и проектов.

Уже по возвращении домой не раз приходилось слышать вопрос, что же было главным в общении с французскими железнодорожниками, что запомнилось больше всего?

Во-первых, по-хорошему удивила высокая степень ответственности и солидарности в профессиональной среде. Они хорошо знают свое дело, но стремятся постоянно совершенствоваться, чтобы быть конкурентоспособными в современном мире. Отметим и саму систему управления и организации труда на французских железных дорогах, для которой характерно четкое расписание для каждой технологической операции.

Высокой оценки заслуживает организация работы хозяйственных поездов, отвечающих за замену верхнего строения пути, в дневное время (основная рабочая смена путейцев во Франции в 85% случаев приходится на темное время суток – в это время трафик перевозок минимален), когда готовятся материалы и элементы верхнего строения пути, укладываются кассеты шпал на подвижной состав.

Дни нашей стажировки остались в памяти незабываемыми!

Андрей ЗАЙЦЕВ,
доцент кафедры «Путь и путевое хозяйство» ИПСС,
Алексей ЛОКТЕВ,
декан факультета «Информатизация, экономика и управление», РОАТ

Вьетнам — страна трудооголиков, пионеров и... гурманов

Делегация МИИТа вернулась из Вьетнама с торжеств, приуроченных к 70-летию Ханойского университета транспорта и коммуникаций. Руководитель делегации и директор ИПСС Таисия Васильевна Шепитько рассказала корреспонденту «ИТ» о сотрудничестве с вьетнамскими коллегами, о том, что больше всего ее поразило во Вьетнаме и почему он все еще похож на Советский Союз.

— Таисия Васильевна, почему нашу делегацию пригласили на юбилей?

— Мы давно готовим специалистов для Вьетнама. Новый виток сотрудничества начался в 2007 году, когда А.П. Выгнанов, который тогда был проректором по международной деятельности, подписал соглашение о подготовке тоннельщиков для этой активно развивающейся страны. Тогда мы приняли 33

вьетнамца, причем один из них совершенно уникальный. Нгуен Чонг Там знаменит в нашем институте тем, что занял первое место во всероссийской олимпиаде по сопротивлению материалов!

К слову, многие проректоры Ханойского университета транспорта и коммуникаций — наши бывшие студенты. Некоторые из них были избраны в состав Центрального комитета Коммунистической партии Вьетнама. Начиная с 1946 года МИИТ обучил около 600 вьетнамцев.

— Вы впервые побывали в столице Вьетнама?

— Да, впервые! Впечатления очень яркие. Мне рассказывали преподаватели, которые бывали во Вьетнаме в начале 90-х годов, что условия работы там очень тяжелые, повсюду бегают крысы и ящерицы... Сейчас нас разместили в прекрасном отеле и передвигались мы по очень хорошим

дорогам. Впрочем, правилами дорожного движения вьетнамцы, мягко говоря, не злоупотребляют. Мы поднимались на 65-й этаж башни, откуда открывался чудесный вид на город. Посетили единственный в мире театр кукол на воде. Суть в том, что люди, которые управляют куклами, находятся по пояс в воде и их не видно.

— Современный социалистический Вьетнам чем-то похож на Советский Союз?

— Конечно. Например, вице-президент страны на торжествах, посвященных юбилею университета, вручила ему орден. Он прикрепляется на знамя вуза. По сути, это выглядело как присвоение какому-либо предприятию у нас в СССР ордена Ленина. По городу ходят пионеры с красными галстуками, что тоже напомнило недавнее прошлое нашей страны.

— Что дает нам это со-

трудничество с вьетнамским университетом?

— С практической точки зрения все вьетнамские студенты у нас платные. МИИТ в свое время подарил ханойскому университету несколько лабораторий. А в 2013-м наш университет заключил с договором о сотрудничестве, в рамках которого будет осуществляться обучение бакалавров, магистров, а также повышение квалификации, профессиональная переподготовка и обмен преподавателями.

— Что есть такого во Вьетнаме, чего нет во всем мире?

— Прежде всего это интереснейшая кухня, а именно огромное количество разнообразных морских блюд. Второе — невероятная работоспособность вьетнамцев. Они очень легки на подъем и их не обременяют поездки. Конечно, они ориентируются и на Запад тоже, однако если говорить о приоритетах, то надо



сказать, что представитель МАДИ и я сидели сразу за вице-президентом их университета, а немцы через ряд. Наверное, это тоже показатель того, как они относятся к нашим вузам в целом и к МИИТу в частности.

Руководители ханойского университета чрезвычайно уважают нашего ректора Б.А. Лёвина. Они присла-

ли ему небольшой презент в виде национального атрибута. Также в журнале, посвященном 70-летию вьетнамского вуза, размещена фотография Бориса Алексеевича. В общем, я открыла для себя очень интересную, колоритную и дружественную страну. Нам с ней, как и прежде, по пути.

Беседовал Артур ПУГАЧ

О России на разных языках

Владение иностранным языком — это не только средство для познания зарубежной культуры, но и возможность поведать миру о своей стране, ее достижениях и успехах. Это лишний раз подтвердил прошедший в ИПСС студенческий фестиваль «О России на разных языках», организованный кафедрой «Языкознание».

Тема фестиваля очень близка студентам Института пути строительства и сооружений, так как многие из них приехали в МИИТ из разных уголков нашей страны.

Свое творческое путешествие студенты начали с Мурманска, который находится на северо-западе России, на Кольском полуострове. Благодаря теплому Гольфстриму этот город-порт самый теплый за полярным кругом... Вскоре путешественники оказались на родине Деда Мороза — в Великом Устюге. Впервые он был упомянут в письменных источниках в 1207 году.

Дальнейший маршрут пролегал через Санкт-Петербург, Калугу, Москву, Чехов. Затем ребята добрались до самого глубокого озера планеты — Байкала, которое местные жители традиционно называют морем, а там и до порта Владивосток, расположенного на побережье Тихого океана. На заключительном этапе они презентовали 15 городов нашей необъятной родины.

В последний день фестиваля студенты специально «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей», «Промышленное и гражданское строительство» и «Строительство автомобильных дорог» подготовили костюмированные выступления о Бурятии, Татарстане, Осетии на хорошем английском, немецком и французском языках.

Присутствующие дружно аплодировали исполнителям балетных танцев, слушали песни под аккомпанемент баяна и авторские стихи. Гостей угощали блюдами национальной и региональной кухни — чак-чаком, осетинскими пирогами, вяленой рыбой с Волги, сладостями из Великого Устюга, присланными Дедом Морозом и Снегурочкой. Помимо студентов ИПСС в фестивале участвовали делегации двух педагогических вузов Москвы, которые подготовили оригинальные программы, украсившие праздник.

Нурия КОПТЕЛОВА,
старший преподаватель кафедры
«Языкознание»

Брависсимо 127-й!

Совершенно непостижимое для нормального человека занятие — забег на 100 километров. Примерно от Москвы до Можайска. Просто не укладывается в голове, как такое возможно в принципе. Оказывается, возможно.

Знакомьтесь — Всеволод Худяков, студент 5-го курса ИПСС МИИТа по специальности «Строительство мостов и тоннелей». На недавнем чемпионате мира и Европы в Нидерландах по сверхмарафону пробежал 100 километров за 6 часов 47 минут. Он стал седьмым и единственным россиянином, кто вошел в десятку сильнейших марафонцев мира по результатам чемпионата.

Как все начиналось. В детстве чем только не увлекался: футболом, танцами, шахматами, тхэквондо, боксом... Поджарый, мускулистый, с отличной реакцией, крепкими нервами, Всеволод легко менял спортивные дисциплины и быстро вписывался в тренировочный процесс. В 10-м классе решил попробовать себя в беге на длинные дистанции. В легкоатлетическом манеже ему сказали: «Нет, парень, поздновато начинать. Ну разве что на платной основе».

Денег не было. Помог случай. Знакомые посоветовали обратиться к известному в Хабаровске тренеру Сергею Геннадьевичу Паусу. Тот посмотрел на Всеволода и сказал: «Давай попробуем». Через две недели парень стартовал на дистанции 5 км. Результат — 17 минут 47 секунд. Очень неплохо, даже для профессионала. Но это было только начало.

Вот далеко не полный список его спортивных побед.



Серебряный призер Кубка России по суточному бегу в 2008 году (пробежал 232 км 500 м), чемпион России по бегу на 100 км в 2008-м и в 2012 годах, два лучших результата сезона в мире в 2009 году (он пробежал за 6 часов 85 359 м и за 12 часов — 151 км 557 м)... Мастер спорта, бессменный член сборной России по марафонскому бегу. В спорте все складывалось замечательно. В жизни — не все.

Он поступил в Хабаровский университет путей сообщения, считавшийся самым продвинутым техническим вузом края. Спортсмены чувствовали тогда себя там комфортно: бюджетные места, стипендия, бесплатные тренировки, удобный экзаменационный график. Но вскоре в университете сменилось руководство и с льготами пришлось распрощаться. Надо было

платить за обучение, за тренировки, за аренду беговых дорожек... Всеволод переводится в Москву, в МИИТ. Здесь все проще и честнее. Учиться надо наравне со всеми, от экзаменов и зачетов не освобождали, но хотя бы за учебу денег не требовали.

Всеволод учился на дневном (не без троек) и ухитрялся бегать едва ли не на всех континентах мира: Гибралтар, Швейцария, Таиланд, Индия... Самый трудный старт был в Таиланде — высокогорье, высокая влажность. Спортсмены падали от истощения. Всеволод справился с дистанцией. У него вообще никогда не было сходов. Даже в Ниде, когда получил тепловой удар за два километра до финиша, он нашел в себе силы и добежал.

Я спрашивал его, какие километры в сверхмарафоне

самые трудные. «Шестой или седьмой круг, если дистанция разбита на десятикилометровые круги. Накапливается физическая усталость, возникают сильные мышечные боли, давит мысль, что до финиша еще ой как далеко. Подбежишь к столику с российским флагом, выпьешь углеводный тоник и снова вперед. Без напитков нельзя, на дистанции нужно восполнять водно-солевой баланс. Последние круги даются легче. Ты уже прошел через «не могу», преодолел боль, открыл второе дыхание. Это потрясающее чувство, кажется, что можешь совершить все что угодно, даже самое невероятное. Ведь никто еще и не знает, на что способен человек».

В Нидерландах бежали 10 кругов по 10 км каждый. Гордод Винухотен, очень уютный, небольшой, приветливый. Всеволод делал круг за кругом и слышал восторженное «Брависсимо Россия, браво уан хандрид энд твэнти сэвен (по-русски «127-й»)». Ему протягивали влажные губки, чтобы Сева мог стереть пот, заливавший глаза, ему аплодировали. Сева, преодолевая усталость, только наращивал темп. И душа его ликовала: он представлял Россию и представлял достойно.

Вместе с ним бежали профи, положившие жизнь ради победы в сверхмарафоне. 300 лучших бегунов мира. А Всеволод, кроме марафона, еще научился строить мосты и тоннели. И как бы ни сложилась дальше его спортивная карьера, он всегда найдет себе дело — ведь в нашей стране еще столько мостов надо построить. Про тоннели я уже и не говорю.

Владислав ЯНЕЛИС

Русскому языку в МИИТе 60 лет

ДАТА

Кафедра «Русский язык и межкультурная коммуникация» на правах преемницы кафедры «Русский язык» отметила 60-летний юбилей. Событие это органично вписывается в предстоящее празднование 120-летия МИИТа.

Кафедра «Русский язык» была создана в 1955 году для обучения студентов-иностранцев. До этого русский язык иностранцам помогали осваивать преподаватели-русисты при кафедре иностранных языков. Первой заведующей новой кафедрой стала старший преподаватель Е.К. Лебедева. В последующие годы эту должность занимали профессор А.И. Голубева, профессор Т.П. Скорикова, доцент И.В. Воробьева. С июня 2013 года кафедрой «Русский язык и межкультурная коммуникация» руководит доцент, к.п.н. К.В. Скорцов.

С 1995 года преподаватели кафедры ведут обучение и российских студентов по



программе «Русский язык и культура речи». До 2002 года основным направлением работы педагогического коллектива было обучение русскому языку иностранных студентов. За это время преподаватели подготовили более 3 тыс. специалистов для Европы, Азии, Африки и Латинской Америки.

В начале 2012 года кафедра «Русский язык» была объединена с кафедрой «Иностранные языки», а в декабре этого же года принято решение Ученого совета университета вновь объединить кафедры «Русский язык» и «Русский язык и межкультурная коммуникация». В 2012 году прошел

первый набор студентов по направлению «Журналистика». С 1 февраля 2013 года кафедра обрела самостоятельный статус и продолжает работу как комплексная, выпускающая.

Кафедра прошла долгий и сложный путь становления. Ее профессорско-преподавательский

состав с честью сумел преодолеть все трудности, поэтому 60-летний юбилей – это важная дата не только для самой кафедры, но и всего МИИТа.

Поздравить преподавателей и студентов кафедры «Русский язык и межкультурная коммуникация» со знаменательным событием пришли директор Гуманитарного института А.А. Горбунов, проректор по международным связям В.Н. Глазков, заместитель директора ГИ по молодежной политике Н.А. Рудыка, главный редактор портала «Твой Центр» Антон Башкин, генеральный директор ООО «Центр-ПРЕСС» Сергей Шумов и многие другие.

Выступавшие на торжестве рассказали о том, что связывает их с кафедрой, пожелали ее сотрудникам успехов в научной и учебной работе. Преподаватели были награждены почетными грамотами и благодарностями ректора, а заведующему кафедрой К.В. Скорцову также вручили часы ректора.

Директор ГИ А.А. Горбунов отметил, что кафедре

«Русский язык и межкультурная коммуникация» в скором времени предстоит очень важная миссия: в конце текущего учебного года состоится первый выпуск миитовских студентов-журналистов.

Праздничную атмосферу поддержали творческие номера студентов из разных институтов МИИТа. Например, ребята-индонезийцы спели свои народные песни на русском («Страна родная Индонезия») и индонезийском («Праздник урожая») языках, Яна Цацко (ГЖУ-311) прочитала стихотворение Расула Гамзатова «Нас двадцать миллионов», македонский студент Живко Янев (УЭМ-111) декламировал стихотворение А.С. Пушкина «Я вас любил...». Было весело, шумно, празднично!

Продолжился праздник научно-практической конференцией «Русский язык как основа традиционной российской культуры», а под занавес студенты 1, 3 и 4-го курсов журналистики преподнесли преподавателям и заведующему кафедрой огромный и очень вкусный торт.

Почему мы победили в «работе с молодежью»

КАФЕДРА

Кафедра «Политология, история и социальные технологии» стала лучшей в номинации по работе с молодежью на традиционном конкурсе «Гордость университета». О том, как кафедра шла к победе рассказала старший преподаватель И.Е. Волкова, ответственная за работу с молодежью на кафедре.

– Почему «работа с молодежью» оценивается отдельно, – переспрашивает Ирина Евгеньевна. – Скорее всего, потому, что это, в первую очередь, воспитательная работа, и тут уже свои методы, свои подходы. Все индивидуально. Мы начинаем работать с первокурсниками, бывшими школьниками. У них уже есть навыки, которые они принесли из школы, а студенческая жизнь расширяет их сферы интересов и общения. Я историк, и моя задача сразу, когда ребята только пришли в институт, показать им возможности студенческой жизни. Поэтому преподаватели кафедры активно помогали первокурсникам на конкурсе «Дружба», где каждая группа впервые официально заявляет о себе. В 2014 году конкурс выиграла группа ГРО-112 (сейчас ГРО-212).

Прошлый учебный год был особенным: мы от-

мечали 70-летие Победы в Великой отечественной войне. На кафедре «ПИИСТ» решили связать элемент творческой жизни и изучения истории ВОВ: в декабре, в годовщину Московской битвы, провели творческий вечер, посвященный ее героям. 1 и 2 курсы выступали, 3 и 4 были зрителями. Проводился и конкурс студенческих рефератов, посвященный Великой Победе, где студенты рассказывали о героях своей малой родины. Особенно всем запомнилась работа Павла Трошкина (ТКИ-211), который рассказал о малоизвестном Соболевском сражении, проходившем параллельно битве на Курской дуге.

Многие студенты кафедры участвуют в российском и международном волонтерском движении, работают в поисковых отрядах. Об этом они с удовольствием рассказывают на студенческих конференциях в ходе «Недели науки». И, конечно же, никто из преподавателей и студентов не забывает об общеуниверситетских и институтских мероприятиях.

Первокурсников «Политологии» первым делом направляем в музей Москвы. Чаще всего приглашаем студентов в Исторический музей, Музей археологии Москвы, Музей Отечественной вой-

ны 1812 года и Бородинскую панораму. Многие из них потом даже в Ночи музеев участвуют. Это воспитывает, и развивает ребят. Преподаватели ориентируют студентов в культурной жизни столицы, подсаживают, что лучше посмотреть, куда сходить...

В работе с молодежью задействованы практически все преподаватели кафедры. Конечно же, главная инициатива и творческий порыв исходят от заместителя директора института по воспитательной работе Н.А. Рудыки. Активно работают в этом плане кураторы первых курсов Д.С. Рыжкова и И.А. Некрасов, педагого В.С. Ульянова, А.Ю. Орельчикова, А. Н. Некрасова, С.Е. Руднева, С.В. Медведев. Не остается в стороне от воспитательной работы и заведующий кафедрой «Политология и социальные технологии» Б.И. Кретов.

В планах преподавателей кафедры «ПИИСТ» продолжать работу с молодежью, а также решить очень важную задачу – привлечь абитуриентов. А еще на кафедре всячески поддерживают институтские традиции, например, активную деятельность волонтеров. Это очень важно в нашей теперешней жизни, особенно учитывая, что мы Гуманитарный институт.

Гуманитарии живут поэзией

КОНКУРС

В Гуманитарном институте прошел отборочный тур «Конкурса чтецов». И хотя участников было не много, они смогли покориť сердца жюри и зрителей.

Ведущим литературного вечера был Михаил Шафиков (ГРО-311), который, собственно говоря, сам как чтец открыл конкурс прекрасным стихотворением Евгения Евтушенко «Свадьбы». Среди участников было много первокурсников. Но Михаил уверенно вел вечер, всячески подбадривая новичков.

Как метко заметил член жюри, заведующий кафедрой «Психология, социология, государственное и муниципальное управление» М.Ю. Быков, каждый участник «Конкурса чтецов» – уже настоящий победитель, независимо от того, какое место он в итоге займет. Потому что в наше время так сильно любить литературу может не каждый.

И все же, жюри особенно отметило нескольких участников. Ангелина Шевцова (ГГД-111) выбрала довольно сложное стихотворение В. Маяковского «Лиличка!». Тем не менее, девушка очень точно передала те чувства, эмоции, которые в свои строки вложил знаменитый русский футурист. Наталья Стрелкова (ГРО-312) прочитала актуальное нынче для многих девушек стихотворение А. Ахматовой «Объясни мне, папа», чем и завоевала симпатии жюри.

Особого внимания заслуживают ребята, которые читали собственные стихи. «Кот и кошка» Андрея Антропова (ГРО-111) стихотворение не очень большое, но очень красивое, а использованная аллегория позволила лучше раскрыть и понять замысел. А Ксения Шитова (ГРО-321) не просто прочитала авторское стихотворение «Когда-нибудь вы зарекались», но наверняка и достучалась до сердец слушателей, особенно девушек. Как потом призналась девушка, на это стихотворение ее вдохновила любовь. Девушка всегда черпает вдохновение из событий, которые случаются в ее жиз-



ни, из общения с людьми. «Я не думаю, что это какая-то сверхзадача – писать стихи. Да, это сложно, но важно, чтобы слова шли изнутри, от сердца», – добавила Ксения.

Главным фаворитом жюри и зрителей стал Андрей Виноградов (ГПС-311). То, как он прочитал стихотворения «Я не был в жизни счастлив ни минуты» Д. Быкова и «Она пришла» О. Груза, убедило всех нас в искренности исполнителя и глубине его чувств. Так передать все эмоции и мысли авторов, может не каждый.

И как бы ни было трудно, жюри все-таки пришлось распределять места между участниками. 3 место заняла Ангелина Шевцова, 2 – Наталья Стрельникова (Стрелкова?), а победителем ожидаемо стал Андрей Виноградов. Приз в номинации «Авторское слово» поделили Андрей Андропов и Ксения Шитова, а Михаил Шафиков получил гран-при «Конкурса чтецов» в ГИ.

НАШИ ЛЮДИ

Долгая
Любовь

Трудно представить нашу студенческую жизнь без нее. Вот уж поистине незаменимый человек! ...У кого-то избыток энергии, хочешь раскрыть свои таланты – тогда тебе на сцену, а значит, к ней, готов поучаствовать в чем-то интересном и серьезном – тоже к ней, не ладятся отношения с родителями, поссорился с другом – опять же к ней, хочется поговорить по душам – ты знаешь куда пойти. Да, это все она – Долгая Любовь Николаевна, заместитель директора МКЖТ по воспитательной работе.

Даже не верится, но нашей Любви Николаевне 50 лет! Мы от души поздравляем ее с этим юбилеем! Желаем здоровья, удачи и, конечно, творческих успехов вместе с нами, ее иногда нерадивыми и непослушными, но все равно любящими студентами! С днем рождения, Любовь Николаевна!

Ваши студенты и выпускники

Чему нас учит история

ДАЛЕКОЕ-БЛИЗКОЕ

В стенах Смоленского филиала МИИТа прошла ставшая уже традиционной третья международная научно-практическая конференция «Преодоление смутного времени в России: история и современность». Ученые из различных вузов, в том числе и из нашего филиала, вспоминали об одном из самых ключевых эпизодов русско-польской войны начала XVII века – осаде Смоленска.

Смутное время в России – период гражданской войны, распада государственности, вторжения иноземцев. В эту эпоху страна, как известно, была поставлена на грань существования. Смута могла бы остаться в истории примером политической и национальной катастрофы, жестокой борьбы разных социальных сил.

Но в это время наиболее ярко выразилась суть русского национального характера, определились пути дальнейшего развития России. Единение народа, его ратная и трудовая доблесть, совместная борьба против иноземных захватчиков позволили спасти Отечество и вверить его будущим поколениям россиян. Оборона Смоленска (1609-1611 гг.), мужество народного ополчения, освобождение Москвы от поляков, становление династии Романовых справедливо считается исторической демонстрацией единства полиэтничного и многоконфессионального российского народа, отправной точкой формирования российской гражданской нации.

Современные историки уверены, что героизм смолян в противостоянии войскам польского короля Сигизмунда Третьего в начале XVII века позволило спа-



сти Россию. После 20-месячной осады города иноземцы вошли в Смоленск. К этому дню из 80 тысяч жителей города в живых остались лишь 8 тысяч. Специалисты по истории Смутного времени изучают не только основные события смоленской обороны, но и жизнь отдельных личностей, внесших значительный вклад в победу русского народного ополчения.

Ярослав Леонтьев, доктор исторических наук, профессор МГУ им. М.В. Ломоносова (Москва):

– Я буду рассказывать о любимом смолянами воеводе князе Скопин-Шуйском – замечательном молодом полковнике. К сожалению, он трагически погиб

в Смутное время. Минину и Пожарскому пришлось завершать его дело, но изначально-то армию создал именно он».

Значимую роль обороны Смоленска в преодолении Смутного времени на Руси сложно переоценить. Ведь для русского государства защита города-крепости имела важное военно-политическое и патриотическое значение.

Игорь Ясинский, президент некоммерческой организации «Фонд содействия примирению народов, участвовавших в военных конфликтах»:

– 4 ноября сейчас отмечается как День народного единства, как отправная точка преодоления Смутного времени. Да, все

говорят о 4 ноября 1612 года. Но мне как смолянину обидно, что почему-то редко вспоминают, что именно тут, в Смоленске, наши предки смоляне не дали возможность врагам «уничтожить» Россию. Оборону Смоленска возглавлял воевода Михаил Шеин. Подвигу его и смолян посвящен недавно вышедший на экраны мультфильм «Крепость».

По завершении встречи директор Смоленского филиала МИИТа Сергей Яковлевич Битюцкий поблагодарил всех участников и пригласил принять участие в работе четвертой конференции в следующем году.

Ольга ЕГОРЕНКО, председатель профкома

ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ

Будущих абитуриентов
интересуют перспективы

Ставший уже традиционным день открытых дверей прошел в Елецком филиале МИИТа. К студентам и педагогам в гости пришли ученики 9-11-х классов школ города и их родители.

Программа встречи, как всегда, была подготовлена с учетом интересов каждого гостя. Начальник отдела нового приема Татьяна Евгеньевна Подолько подробно рассказала о правилах

приема в образовательное учреждение.

Абитуриенты и родители задали хозяевам множество вопросов, а особо дотошные получили индивидуальные консультации о правилах поступления и перспективах своего обучения и распределения.

Юлия БОЖАНОВА, заместитель директора по воспитательной работе

ФОРУМ

Активно работали миитовцы!

В крупнейшем в Ельце ИКЦ «Прожектор» с большим подъемом прошел форум молодежи «Молодежь будущего». В нем приняли участие и студенты Елецкого филиала МИИТа.

На форуме подведены итоги работы молодежных организаций в 2015 году и определены задачи на новый 2016 год. На встрече много говорили о вопросах трудоустройства молодых, активности моло-

дежи на выборах. Здесь же дан старт подачи предварительных заявок в молодежный парламент шестого созыва. Во всех секциях форума миитовцы проявили себя в полном блеске!

На традиционной демонстрации мод был представлен фирменный стиль молодежи!

Юлия БОЖАНОВА, заместитель директора филиала по воспитательной работе

Кредо профсоюзного лидера

КОНКУРС

Подведены итоги конкурса «Роспрофжел – история и будущее» на лучшее сочинение о первичной профсоюзной организации среди учащихся. Конкурс был объявлен и проведен по инициативе Дорожной территориальной организации профсоюза на Московской железной дороге.

В состязаниях на лучшее сочинение принимали участие студенты колледжей, техникумов железнодорожного транспорта полигона Московской железной дороги, в том числе и студенты Рязанского железнодорожного колледжа – филиала МИИТа.

Победителем необычного конкурса стал студент 2-го курса специальности «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог» Максим Хмель. В своем сочинении он написал: «Профсоюзный лидер должен стараться найти подход к каждому: помочь слабым стать сильнее, нерешительным – обрести уверенность в себе».

Если в дальнейшем мне удастся быть не только членом профсоюза, но и стать организатором проведения творческих дел, праздников, спортивных соревнований и других мероприятий, то я надеюсь, что смогу добиться уверенности и четкости в постановке и решении задач».



Творческий турнир был посвящен 110-летию Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей. По словам его организаторов, его главными задачами было приобщение студентов к общественной работе в первичной профсоюзной организации, знакомство с историей и сегодняшним днем Роспрофжела, а также выявление и развитие творческих способностей студентов.

И еще любой конкурс, а конкурс сочинений особенно, – это воз-

можность не только проявить творческие способности, но и развить такие качества, как умение четко формулировать свои мысли, осознать свое «я». Диплом победителя и денежную премию Максиму Хмелю в торжественной обстановке вручил председатель Дорпрофжела Н.Ф. Синецких.

Нина ТИТКИНА, заместитель директора по учебно-воспитательной работе Рязанского филиала

Игорь Шумейко

Суэцкий канал ныне обеспечивает 7% мирового морского грузооборота. Эта важнейшая водная магистраль не имеет исторических аналогов в мерах человеческого труда и трагедий.

6 августа 2015 г. в Египте открыли вторую очередь Суэцкого канала. Президент Абдель Ас-Сиси прервал инспирированную США, Евросоюзом черную полосу «арабской весны», едва не бросившую страну в омут гражданской войны, и выдвинул идею, вновь объединившую египетское общество. Начавшееся в августе 2014 года строительство второй очереди планировалось завершить в течение трех лет, но мобилизация всех сил нации принесла свои плоды: канал был построен досрочно, за 14 месяцев.

Длина «Нового Суэца» — 72 км. Она увеличит в 2,5 раза нынешний (5,3 млрд долларов) доход канала и утроит его к 2020 г. Движение станет двусторонним: с юга на север суда пойдут по старому каналу, а с севера на юг — по новому. Сокращение затворов, сократит время ожидания и прохождения канала с 18 до 11 часов, повысит суточную норму прохода с 49 до 97 кораблей. Президент Абдель Фаттах Халил ас-Сиси назвал его «великой мечтой Египта, каналом процветания».

Суэцкий канал, новый и старый, остаются в государственной собственности. Строительство прошло практически без международных займов: местные инвесторы, народ раскупили облигации канала: доходность 12% годовых. В стройке участвовали египетские военно-инженерные части.

Строительство сплотило египетский народ, повысило его самооценку. Сегодня президент этой страны поддерживают девять десятых египтян. Народ Египта согласился даже на сокращение социальных субсидий, повышение цен на нефтепродукты!

Ас-Сиси в отличие от предшественника Мухаммеда Мурси и его «братев-мусульман» ведет страну к религиозному миру, оберегает коптов-христиан, отменил давний запрет на строительство христианских храмов.

Канал — пример того, как амбициозный «транспортный проект» объединил и сплотил египетское общество, особенно важен на фоне его соседей: Ливии, Сирии, Ирака, увязающих в многосторонних гражданских войнах, инспирированных Западом в его попытках «демократизировать» всех и вся.

О связи Суэцкого канала, египетской и мировой истории следует рассказать подробнее.

Открытую в Египте 6 августа 2015 г. водную магистраль назвали «Вторая

Суэцкий канал: между морями политики



очередь Суэцкого канала». Правильно, вторая... если первой считать ту известную линию французского инженера Лессепа, в честь торжественного открытия которой 16 ноября 1869 г. была написана, и впервые исполнена между пирамидами «оупенэйр» опера Верди «Аида».

Но если сформулировать условия строго (канал — соединение Средиземного и Красного морей) и также строго посчитать, то очередь 2015 г. была шестой! Правда, старые «очереди», если проследить маршрут от Красного моря, не доходили до нынешнего Порт-Саида, сворачивая влево к руслу Нила. Грандиозное значение этого маршрута было ясно еще фараонам, ведь самую первую очередь Суэцкого канала построил Рамзес II, (XIV в. до н.э.)

Канал повторял судьбу Египта, угасая вместе с государством. В правление персов (V век до н.э.) была прорыта вторая очередь канала, шириной позволявшей, по свидетельству Геродота, свободно разойтись двум триремам. К концу эллинистической эпохи канал снова пришел в упадок. Но когда в важнейшей морской битве античности, от которой отсчитывается начало Римской империи (Средиземное море, мыс Акциум 13 г. до н.э.), Октавиан разбил Антония и Клеопатру — несколько кораблей легендарной царицы успели уйти в Красное море, что свидетельствует о том, что вторая очередь еще функционировала.

Третья очередь Суэцкого канала: расцвет Рима при императоре Траяне. Четвертая: уже при халифах, их (халифата и канала) захирение также было совместным.

Важнейший маршрут Нового времени — Европа — Индия (торговля пряностями) давала 800% прибыли! Рождал новые проекты, в т.ч. Лейбница, которые остались «прожектами» — мешала политическая неустойчивость государств ту-

рок и мамелюков. А еще и то, что новые корабли имели гораздо большую осадку, чем каботажные триремы древности, и глубина канала была недостаточной для их прохождения.

Идея Суэцкого канала была одной из важных в научном разделе знаменитой египетской экспедиции Наполеона, однако его инженер Лепер запутался в расчетах, дойдя до совершенно дикой цифры: якобы уровень воды Красного моря на 10 метров выше Средиземного!

Далее общеизвестные вехи: 1869 г. открытие канала, фактически франко-египетского СП (совместного предприятия). Конец XIX века: постепенное «отжатие» французской доли англичанами. 1882 г. — английская оккупация зоны канала. В обе мировые войны канал — важнейший военно-стратегический пункт.

Самое интересное парадоксальное пересечение тем: Суэцкий канал и война — недооцененное, почти забытое, я счел достойным отдельного рассмотрения.

Англичане частенько сравнивают свою стычку с итальянцами у Эль-Аламейна со Сталинградской битвой... Да, Суэцкий канал был британской «дорогой жизни»: захватить или хотя вывести его из строя было для держав оси чрезвычайно важно. Но что, собственно, «выводить из строя»? Канал не имеет шлюзов, по сути, 161-километровый пролив искусственного происхождения между Средиземным и Красным морями. Бомбить его — все равно что бомбить проливы Дрейфа, Магелланов, Ла-Манш (тоже, кстати, называемый каналом, «инглиш ченэл»), то есть толочь воду в море в буквальном смысле.

Но канал узок, местами до 100 метров, и если затопить проходящие суда, его можно просто забить. Итальянцы были, мягко говоря, не самые brave воюющие: преодолеть зенитный

огонь проходящих кораблей, подорвать их итальянским бомбардировщиком не очень-то удавалось. Оставался единственный прием: прилететь в момент, когда канал пуст, сбросить магнитные мины. Тем более что береговых зениток на все 161 км не хватало.

Единственный, как в «форсированном» варианте шахматной партии, ответ англичан: расставить вдоль берега людей, считать все сброшенные мины, прервать движение кораблей и тралить, пока не будут подняты все мины до единой...

Ход итальянцев: бросать еще и муляжи мин. Англичанам приходилось их тоже искать, тралить, поднимать, чтоб убедиться, что это пуштышки.

И тут... нация Леонардо да Винчи ответила изобретением, выводившим всю мировую человеческую изобретательность к таким пределам, где за цепями физических, химических, психологических законов маячит уже чистый гений. Или чистый абсурд.

Муляж мины, выполненный целиком... из соли. В секундах полета, ударе о воду она была неотличима от настоящих мин, но далее... От удара раскалываясь на мелкие куски, успевала быстро раствориться в суэцкой воде. От «мин» оставался только сосчитанный англичанами всплеск, страх, идея мины.

Если одна железно-тройловая мина или железный муляж отнимали у англичан около часа, то «призрак», всплеск перекрывали канал на целые дни поисков. Даже узнав об итальянской хитрости, англичане должны были тралить Канала, выскребать... самое дно своего страха, прежде чем начальство принимало ответственность: возобновить движение...

В 1956 г. египетский президент Гамаль Насер национализировал канал и сразу же получил войну — совместное вторжение англо-франко-

израильских войск. Только энергичная поддержка СССР, дипломатические усилия (и советский ядерный потенциал, маячивший «за кадром» переговоров) вынудили коалицию покинуть Египет. Заминированный канал простаивал тогда полгода. Шестидневная война 1967 г, война «Судного дня» 1973 г. — также закрывали эту важнейшую мировую артерию, но международные силы с участием советских кораблей вновь расчищали канал от мин и затонувших кораблей.

Такова вкратце великая история Суэцкого канала, сегодня кроме двух океанов еще и соединяющего Египет с его будущим.

Поздравив страну, для которой мы десятилетия были примером (Египет периода Гамаль Абдель Насера — «страна социалистической ориентации», тысячи египетских специалистов, врачей, военных, транспортников... учились в советских вузах, в том числе МИИТе) — полезно вспомнить и о собственных инфраструктурных проектах, спланированных нацию. Тем паче что на карте важнейших мировых транспортных потоков Россия занимает никак не менее выгодное место, чем Египет.

Главный по стоимости перевозимых грузов маршрут мира: Европа — страны АТЭС. Еще семь лет назад расходы на транспорт, страховку на этом пути оценивались в 293 млрд долл. в год. Причем транзит, работа транспорта в отличие от нефтегаза «не проедаемый ресурс». Наоборот, хорошо загруженный транспортный комплекс — «мотор», источник заказов для всей остальной экономики. Но... доля России в этом «транзитном пироге» по-прежнему колеблется в районе 2-3%. То есть в упомянутом транзите ЕвропАТР маршрут Индийского океана (даже с его сомалийскими пиратами!) выигрывает по объемам перевозок со счетом 97:3 у российских маршрутов.

Вариантов встраивания в этот транзит у нас два: Севморпуть и Транссиб.

Транссиб, БАМ и весь громадный комплекс работ на железных дорогах Сибири и Дальнего Востока, именуемый с 2014 года «Восточный полигон» — тема отдельной статьи, а здесь будет рассмотрен российский морской маршрут Европа — Азия: Севморпуть.

Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути 14 000 км, через Суэцкий канал 23 000 км. В советские времена Севморпуть обслуживал порты Арктики и сибирских рек. Объем

этих каботажных перевозок достигавший 8 млн тонн/год после 1991 года снизился примерно в 5-6 раз. Но в это же время Севморпуть открыли для международного судоходства и теперь каждый год отступления полярных льдов (и бюрократических затворов!) дает прирост числа кораблей. В 2009 году — 2 коммерческих судна, в 2011 году — 34. Напомню мировые реалии, через Суэцкий канал: 18 000 судов/год. Эксперты говорят о громадных перспективах: к 2019 году рост в десять раз, к 2025-му — в двадцать, до 50 млн тонн/год.

Есть вектор и качественного роста этого потока: корабли, предусмотренные для высоких широт, встреч со льдом, с усиленными бортами — значительно дороже, их парк в разы меньше. Прогресс будет впечатляющим, когда по Севморпути смогут ходить и обычные корабли.

В 2010 году я собирал материалы для книги «Ближний Дальний. Предчувствие Судьбы». Фрагменты будущих глав публиковались во многих СМИ, известный режиссер Владимир Хотиненко по мотивам книги создал одноименный документальный фильм. В книге описана встреча с ректором Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского (Владивосток) Сергеем Алексеевичем Гаеом. Это головной вуз страны, готовящий гражданских моряков. Я расспрашивал ректора о работе дальневосточных портов: именно его вуза выпускники руководят многими из них. Сергей Алексеевич сворачивал беседу к Севморпути, говорил, помню, весьма рассеянно, поглядывая на лежащий перед ним мобильник. Дождавшись, наконец, звонка, он преобразился совершенно, подскочил, вызвал по внутреннему телефону сотрудника и радостно пояснил мне: сообщили, что первый гигантский газоконденсатный танкер прошел какую-то, не помню точно, критически важную точку в Чукотском море (а может, вышел в Берингово). То есть осенью 2010-го первый танкер с газовым конденсатом дошел до Китая, открыв Севморпуть для нового класса судов.

Этот эпизод свидетельствует о начале эпохи масштабного транспортного завоевания Севморпути, которому способствует не столько глобальное потепление, сколько упорство и труд российских ученых, корабельщиков, полярников, флотоводцев.

У нас впереди множество свершений. Россия будет великой транспортной державой. Лишь бы не

Знатоки РНИ вернули себе титул самых умных

Мы привыкли к тому, что στεны культурного центра «Скворечник» нередко содрогаются от наиболее удачных шуток миитовских кавээнщиков, которые давно уже его оккупировали. Однако в этот раз было не до смеха, ибо здесь же состоялся финал интеллектуальной игры «Что? Где? Когда?». О том, какой из институтов оказался самым умным на этот раз, рассказывает специальный корреспондент «ИТ».

В финал пробиться не так просто. Сначала в каждом институте провели отборочный тур. По его результатам выбрали «знатоков», на которых возложили важнейшую миссию – доказать, что именно они являются «главными умниками» нашего университета. Интеллектуальная битва проходила в напряженной обстановке. Все команды стремились занять первое место, каждый участник был собран и готов к любого рода заданиям. Игра состояла из трех туров по шесть вопросов. Каждый из них требовал значительного умственного напряжения.

Вопросы разнились в темати-

ке. Простые и сложные, все они касались нашей страны. Знаете ли вы, какой регион России ранее называли «Тавридой»? Помните ли вы, как звали отца Ангарты, который не дает встретиться влюбленным: Енисею и Ангаре? Знаете ли вы, как звали дядю, с которым знаком каждый из нас, но который никогда не был ничим дядей? На эти и другие вопросы знатоки МИИТа порой молниеносно, а порой нет и давали ответы. Конечно, для кого-то было тяжело сконцентрироваться и вспомнить ответ. А ведь каждый игрок пользовался только собственным багажом знаний, а не интернетом! Это контролировали очень пристально.

В течение первых двух туров команда ГИ слыла очевидным лидером и не давала себя обойти. Но впереди их ожидал еще один раунд – по его результатам ситуация могла в корне измениться. Все без исключения студенты старались давать верные, на их взгляд, ответы, на кону стояло звание «знаток МИИТа». Игра пролетела незаметно как для игроков, так и для зрителей. «Само мероприятие проходило уже по-

сле того, как стемнело, что придавало схожесть с оригинальной игрой и создавало некую атмосферу», – поделился впечатлениями участник команды Гуманитарного института Владислав Давыдкин (ГРО-212).

А пока организаторы готовились озвучить итоги, перед участниками выступил лауреат недавно прошедшего творческого фестиваля «Дебют-2015» Евгений Зейнуллин (ТБЖ-111) со своими карточными фокусами, которые разрядили обстановку в зале. Наконец пришло время объявить победителя. Для вручения награды к «знатокам» вышла председатель студенческого совета университета Регина Назарова.

Выдержав артистическую паузу, Регина объявила – титул главных «знатоков» достался Русско-немецкому институту! Почетное второе место разделили знатоки ГИ и ИУИТа. Третье строчку занял ИПСС. «Любое мероприятие, направленное на сплочение и коллективную работу, заслуживает уважения. Наша команда благодарит организаторов игры, а также спонсоров и участников», – сказа-



ла «бронзовый» призер Дарья Утянская (СМТ-211).

Капитан команды «знатоков» Русско-немецкого института Евгений Марков (НММ-111) после победы дал короткое, но емкое интервью: «Мы ответственно подошли к внешнему виду. Нас объединял деловой стиль одежды и опознавательные повязки с эмблемой института. Как известно, «встречают по одежке – провожают по уму». Я очень доволен ко-

мандой и тем, что нам удалось отстоять честь института!».

Стоит отметить, что РНИ не первый раз стал чемпионом этой интеллектуальной игры. В 2013 году он уже завоевывал победу, однако в 2014 году институт занял второе место. И вот спустя год студентам РНИ все же удалось доказать, что именно лучше всех знают ответы на вечные вопросы: что, где и когда?

Анна Луценко, ЭЭП-311

Личный опыт

Последнее время меня все чаще спрашивают, почему я уехал из Киева в Москву, оставив родителей, друзей, квартиру в центре, да и сам город, в котором я родился и прожил все свои восемнадцать лет. В этой статье я хочу раз и навсегда ответить на этот вопрос и расставить все точки над i.

Я родился в русской-язычной семье и никогда не разделял Украину и Россию, обе страны были для меня родными: в первой я родился и жил, во второй жили мои родственники, к которым я навещался по несколько раз в год. Мое первое слово было на русском языке. Семь лет из одиннадцати я проучился в русской школе и всегда считал себя русским. С самого детства я начал увлекаться железнодорожным транспортом и более семи лет посвятил детской железной дороге, пройдя на ней «весь путь», от диктора и ревизора до машиниста тепловоза и начальника смены.

В седьмом классе я твердо решил, что мое призвание – это «железка», и свое дальнейшее будущее я вижу только там. Уже тогда начал подыскивать для себя высшее транспортное учебное заведение и выбрал МИИТ, крупнейший транспортный вуз России. Это был далекий 2011 год, и



все поддержали меня, говоря, что Москва – это отличный город, столица самой большой, дружелюбной страны. Впереди еще оставались четыре школьных года.

Но вот пришел 2013-й, наверное, самый черный год в моей жизни, ведь именно тогда произошли все известные события и позиция моего государства изменилась, а вот мои взгляды остались прежними. Я по-прежнему называл войну Великой Отечественной, а не Второй мировой, считал оранжево-черную ленту лентой Победы и не видел Украину в составе Евросоюза.

Отлично помню тот ве-

чер, 21 ноября. Я сидел в своей комнате и смотрел прямую трансляцию с главной площади страны – майдана Незалежности. И скорее всего тогда я еще не понимал, насколько этот вечер изменит мою жизнь. Менялись и окружающие меня люди: они смотрели телевизор и грезили своим сладким «европейским» будущим. Сначала я даже немного посмеивался над такими, но время шло, ситуация менялась. И скоро мне стало не до смеха.

Крым, война в Донбассе... Я остался один, один в классе, не считающий Россию агрессором, я перестал быть своим. Я не мог молчать, и однажды учитель-

ница назвала меня москалем прямо на уроке, перед всем классом. И все согласились. Это стало последней каплей, я понял, что не могу больше находиться в стране, которую я семнадцать лет считал своей родиной, но которая смогла так кардинально измениться за какие-то полгода.

Но впереди был еще один, последний, учебный год. Первый урок первого учебного дня был посвящен теме «Украина – единая страна», этот урок я запомнил навсегда. Люди, которые еще вчера носили георгиевскую ленту, сегодня говорили нам про «колорадов», про сепаратистов в Донбассе и о возвращении оккупированного

Крыма. Я сидел и не мог понять, куда делась моя Украина, моя родина, страна, в которой более половины населения разговаривает на русском языке? Я всегда с уважением относился к Советскому Союзу и считал 1991 годом большого провала, годом, разделившим русский народ. Но друзья и знакомые начали считать совершенно иначе, по их мнению, украинцы избавились от «русских колонизаторов», но появился В.В. Путин, который опять решил завоевать свободных украинцев. Мои одноклассники совершенно серьезно говорили мне, что скоро Россия начнет бомбить Украину и мы должны дать достойный отпор, что мы не одни, нам помогут США и Евросоюз, наши друзья. На мои возражения: «Что за бред вы несете?», я слышал только оскорбления.

А потом началась тотальная украинизация, в синезелтый стали красить все, что только можно: лавочки, бордюры, стены, столбы и даже урны. Нам запрещали делать презентации и доклады на русском языке, общаться на нем на уроках, и это было невыносимо. Это проявлялось везде, даже мой лучший друг, родители которого сами еще при советской власти приехали в Киев, стал доказывать мне, коренному киевлянину, что быть русским – это позор и весь мир

сейчас понимает, насколько Россия агрессивна и опасна, и что «у этих дикарей нет будущего». Я не верил своим глазам, неужели люди не умеют думать и анализировать информацию? Неужели возможно так быстро склонить людей к необходимому мнению? Но благодаря таким были не все, остались и думающие люди, которые понимали, кто на самом деле прав.

Последние четыре года я учился в лучшем техническом лицее страны и мне предлагали обучение в Польше, Германии, Чехии, но я выбрал Россию. Не потому, что здесь нет языкового барьера, а потому, что эта страна близка мне по духу. Я отлично знаю украинский язык и не стал ничуть хуже относиться к украинской культуре, просто оказалось, что близкие мне люди стали совершенно другими, да и я стал для них чужим. У меня было два пути: либо остаться и согласиться с большинством, либо уехать, возможно, не навсегда, но надолго. Я собрался, купил билет в одну сторону и уехал. Теперь у меня нет пути назад, для них я предатель. Я верю, что именно в Москве я смогу получить хорошее высшее образование по интересующей меня специальности, а моя Украина одумается и когда-нибудь я смогу вернуться домой, в свой Киев.