Издается с 1924 года

МИИТ

26 сентября 2013 года
№12 (749)

ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

Издание Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) ■ www.miit.ru

Миссия – быть первыми

117 лет – странная дата. Неровная, но красивая. Люди столько не живут. А вот дело их живет. И вуз, в который они вкладывали себя без остатка, живет и здравствует.

Не так уж много в России учебных заведений, за плечами которых такая насыщенная, эффективная и в то же время трепетная история, как у МИИТа. Рожденный с легкой руки последнего российского императора, прошедший горнило революции, учивший железнодорожному делу бывших крестьян, подмастерьев, красноармейцев, воевавший в Великую Отечественную, строивший Транссиб, БАМ, мосты через великие наши реки, электровозы, вагоны, метро и много чего еще, органично вписавшийся в рыночный механизм – это все МИИТ.

День рождения вуза – день особенный. Собираются вместе все поколения миитовцев: ветераны, научная и педагогическая элита университета, руководство и, конечно, студенчество. Приходят и те, кто связан с МИИТом прочными партнерскими отношениями, научными и спонсорскими программами. Мне нравится этот день: при всей внешней торжественности напрочь отсутствует чопорность, все собравшиеся вместе люди знают друг друга много лет, верят друг другу и любят МИИТ.

Открывал торжество по традиции ректор. Борис Алексеевич говорил о ведущей роли МИИТа в транспортном образовании, о научном лидерстве вуза, его золотом фонде – ветеранах, чьим трудом и интеллектом пишутся самые яркие страницы истории университета. «Мы должны и впредь быть первыми во всех делах и направлениях», — обобщил Борис Алексеевич Лёвин. И те, к кому обращался ректор, понимали, что это не протокольный призыв, а подлинная государственная миссия МИИТа, его предназначение свыше.

Первым, кого поздравил ректор с награждением знаком «Почетный работник транспорта России» стал профессор кафедры «Машиноведение, проектирование, стандартизация и сертификация» Юрий Петрович Чепульский. Это удивительный человек. Блестящий эрудит, чуткий, толерантный педагог, любимец студентов.

Звания «Почетный работник высшего профессионального образования» удостаивается директор Юридического института Н.А. Духно. Николай Алексеевич, по сути, выпестовал свой институт, сделал его одним из самых авторитетных в юридическом сообществе.

Благодарностью Министра транспорта Российской Федерации награждается директор Казанского филиала МИИТа Наиля Нагимовна Даянова. Это сегодня одно их лучших структурных подразделений университета. И во многом успехи филиала – заслуга его директора: волевой, требовательной и обаятельной женщины.

Обладателем высшей награды нашего вуза — «Золотой знак МИИТа» — стал генеральный директор ОАО «Трансинжстрой» Сергей Григорьевич Елгаев «За большой вклад в развитие материально-технической базы университета». Но не только за это. «Трансинжстрой» — крупнейший работодатель для выпускников МИИТа. И руководство компании делает все, чтобы миитовцы чувствовали себя комфортно в социальном плане и постоянно совершенствовали свои профессиональные навыки.

«За многолетнюю безупречную работу и большой вклад в подготовку специалистов, научных и педагогических кадров, развитие науки и техники» звание «Почетный профессор МИИТа» присваивается профессору кафедры «Энергоснабжение электрических железных дорог» Владимиру Николаевичу Пупынину.

«Почетным знаком МИИТа» награждается президент ИТТСУ Дмитрий Геннадьевич Евсеев. Одна из его особенностей – невероятная трудоспособность. Казалось бы, стал президентом, можно немного расслабиться. Это ведь не директор, который, как тягловая лошадь, везет на себе все – от пожарной безопасности здания института до взращивания молодой научной поросли. Но Евсеев не умеет расслабляться. Он если не в институте, то в Минтрансе, ОАО «РЖД», мэрии или еще где-то, где нужен его авторитет, знания, участие.

С.Н. Никольская

Газетный формат не позволяет написать обо всех героях этого дня. Но нельзя не сказать о наградах абсолютно нового формата. «Гордость университета» — так назвали конкурс, призванный объединить учебные, научные, культурно-массовые и спортивные достижения. И первой победительницей в этом конкурсе стала лучшая студенческая группа МИИТа ЭУН-411. Надо было слышать победный клич, которым встретили весть о своем триумфе экономисты! И надо было видеть, как гордо улыбается при этом директор ИЭФ Валерий Павлович Чуприков!

Итак, «Гордостью университета» в номинации «Лидер отряда МИИТ-2013» среди командиров МСО стал Станислав Любимов (ИПСС); в номинации «Лучший спортсмен» — мастер спорта международного класса, выпускница МИИТа Елена Романченко; в номинации «Лучшая команда» — сборная университета по эстетической гимнастике «Экспрессия» (тренер Ф.Р. Сибгатулина); в номинации «Прорыв года» — сборная университета, занявшая второе место на Всероссийских играх железнодорожников «Спорт поколений»; в номинации «Спортивное долголетие» — Светлана Николаевна Никольская… А вот здесь остановимся.

Она вышла из зала, опираясь на трость. Высокая, красивая, радостная. Ветеран МИИТа. Ей было непросто проделать даже этот короткий путь до микрофона. Но то, что совершила эта женщина только в одном 2013 году, иначе как подвигом не назовешь. Итак, на всемирных Олимпийских играх ветеранов спорта в Турине Светлана Николаевна Никольская завоевала (только вдумайтесь!) золотую медаль в комбинированной эстафете, серебряную медаль на дистанции 800 метров вольным стилем, серебряную медаль на дистанции 200 метров на спине, бронзовую медаль на дистанции 200 метров брассом. Невероятно. Сколько же сил у этой уже немолодой женщины, сколько воли, мужества, жизнелюбия!

Подвел черту в номинации «Гордость университета» танцевальный ансамбль «Юность». Коллектив, который несколько лет представлял МИИТ на множестве творческих фестивалей, без которого не обходится ни один университетский праздник и наградам которого может позавидовать любой профессиональный коллектив.

А потом настала кульминация. Зал чествовал людей, отдавших университету 50 лет своей жизни и продолжающих оставаться в строю.

Знаком «50 лет в МИИТе» награждаются профессор кафедры «Изыскания и проектирование железных дорог» Владимир Абрамович Копыленко, доцент кафедры «Мосты» Юрий Григорьевич Рузин, доцент кафедры «Управление и информатика в технических системах» Владислав Михайлович Максимов, доцент кафедры «Электрическая тяга» Олег Святославович Назаров, старший преподаватель кафедры «Прикладная математика -1» Алла Валентиновна Скачко, учебный мастер кафедры «Технология транспортного машиностроения» Виктор Федорович Шаля, профессор кафедры «Электрическая тяга» Евгений Константинович Рыбников, преподаватель Московского колледжа железнодорожного транспорта Нелли Сергеевна Гольнева.

Последнее награждение обошлось без вручения знака. Нет пока в МИИТе знака, удостоверяющего, что его обладатель отслужил в родном вузе 60 лет. Но ректор обещал эту ситуацию исправить. Доцент кафедры «Электрическая тяга» Евгений Тихонович Чернов отдал МИИТу шесть десятилетий («ИТ» расскажет об этом человеке подробно в одном из ближайших номеров). А пока низкий поклон вам, Евгений Тихонович. Вы настоящий титан. На таких стоит транспортная наука и миитовская педагогика.

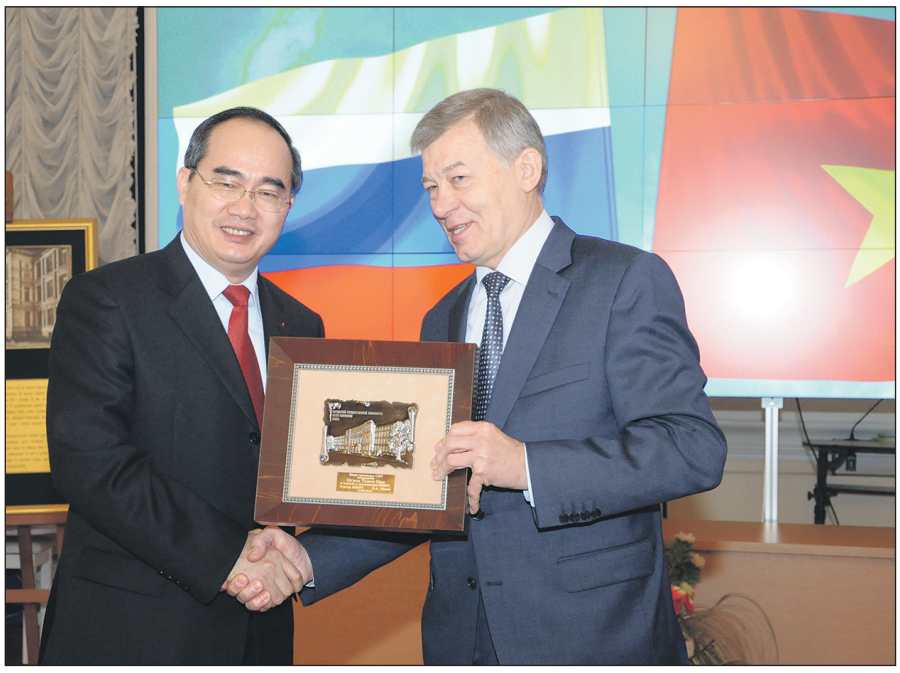
И еще. Текстовое сопровождение торжества было очень теплым и остроумным. Отдельное спасибо за это заместителю руководителя управления молодежной политики Наталье Александровне Дудиной и заведующему кафедрой САПР Ивану Владимировичу Нестерову.

Владислав ПЕТРОВ

Вьетнамский «десант» на улице Образцова

НАШИ ГОСТИ

«Очень рад возможности посетить такой известный российский вуз, каким является МИИТ», — с этих слов начал свое выступление перед миитовцами, побывавший недавно у нас в гостях вице-премьер правительства Социалистической Республики Вьетнам Нгуен Тхиен Нян. Вместе с вице-премьером на встречу с миитовцами приехали Чрезвычайный и Полномочный Посол СРВ в РФ Фам Суан Шон, заместитель министра образования и обучения СРВ Чан Куанг Куй, директор департамента науки и технологий министерства Та Дык Тхинь, ректор Ханойского университета транспорта и коммуникаций (УТК) Чан Дак Ши, вьетнамские дипломаты и журналисты.



Ректор МИИТа Б.А. Лёвин и вице-премьер Вьетнама Нгуен Тхиен Нян обменялись памятными сувенирами

Ректор УТК Чан Дак Ши в мантии почетного доктора МИИТа

Речь вице-премьера была не просто данью протоколу, она была окрашена человеческими эмоциями, насыщена цифрами и фактами, свидетельствующими об искренней дружбе и тесном сотрудничестве Вьетнама и России и особенно молодежи наших стран.

Вице-премьер сразу же сказал, что он совсем неслучайно посещает МИИТ. Сам он из академической среды — доктор наук в области технологии и кибернетики, в свое время был деканом, проректором, работал в министерстве образования и обучения. По его словам, приезд в МИИТ — это необходимая дань уважения советской, а теперь и российской высшей школе, вузы которой только с 1955 по 1980 год выпустили 25 тыс. высококвалифицированных вьетнамских специалистов. МИИТ внес самый большой вклад в это дело, за что и был удостоен государственной награды Вьетнама — ордена Дружбы народов! И сейчас наше стратегическое партнерство и дружба крепнут и развиваются.

МИИТ в этом процессе, по словам вице-премьера, занимает особое и очень важное место. Деловые контакты и тесное взаимодействие МИИТа с университетом транспорта и коммуникаций Ханоя — это пример искреннего сотрудничества на самом современном уровне, считает Нгуен Тхиен Нян. Вы оказываете неоценимую помощь в подготовке специалистов для всей транспортной отрасли Вьетнама, отметил он.

Вице-премьер с благодарностью вспомнил о наших преподавателях, консультирующих своих вьетнамских коллег, о вьетнамских студентах и аспирантах, обучающихся в МИИТе, тесных межвузовских связях в научных разработках.

Докладчик напомнил, что недавно утверждена стратегия развития транспорта Вьетнама до 2020 года, которой предусмотрено обновление, в том числе и структуры железнодорожного сообщения. Именно поэтому, сказал он, мы очень заинтересованы в сотрудничестве с МИИТом. «Уверены, что с помощью МИИТа будут подготовлены и высококвалифицированные кадры для будущего вьетнамского метрополитена». Нгуен Тхиен Нян сказал, что правительство Вьетнама сделает все для модернизации транспортной системы Вьетнама, и он уверен, что в ней будет участвовать и МИИТ.

Когда же доклад подошел к концу, вице-премьер на хорошем русском языке поблагодарил ректора университета Бориса Алексеевича Лёвина, весь профессорско-преподавательский состав университета за помощь Вьетнаму, пожелал всем крепкого здоровья и успехов.

Нгуен Тхиен Нян, ректор Ханойского университета транспорта и коммуникаций Чан Дак Ши и Борис Алексеевич Лёвин в знак взаимного уважения обменялись памятными сувенирами. А затем заместитель министра образования и обучения Чан Куанг Куй вручил Борису Алексеевичу сразу две почетные грамоты министерства (одна — МИИТу, вторая — лично ректору) «За заслуги в подготовке высококвалифицированных кадров для Вьетнама в области транспорта». Такая же почетная грамота под аплодисменты зала вручена президенту Русско-немецкого института Александру Аполлоновичу Выгнанову, долгое время в качестве первого проректора университета курировавшего международные связи МИИТа и много сделавшего для налаживания контактов с Ханойским университетом транспорта и коммуникаций.

...Нужно отметить, что минувшие недели сентября можно вполне назвать Днями Вьетнама в МИИТе. Дело в том, что за несколько дней до встречи с вице-премьером Нгуен Тхиен Няном на улице Образцова высадился еще один вьетнамский десант — университет посетили ректор Ханойского университета транспорта и коммуникаций Чан Дак Ши и руководитель департамента международного сотрудничества Тхай Ха Фи.

Для ректора УТК это была далеко не первая поездка в Россию. В свое время он учился в СССР в Московском государственном университете геодезии, аэрофотосъемки и картографии. Защищал в Москве кандидатскую диссертацию. У него до сих пор остались прекрасные воспоминания о годах учебы, много друзей среди московских коллег.

На встрече Чан Дак Ши с Борисом Алексеевичем Лёвиным было подписано соглашение о взаимном сотрудничестве и обсуждены детали предстоящего визита вице-премьера Вьетнама в МИИТ. Вьетнамская делегация побывала в ИПСС, где состоялась встреча Чан Дак Ши с директором ИПСС Т.В. Шепитько и ведущими профессорами института. Речь опять же шла о сотрудничестве!

В этот же день в самой торжественной обстановке в присутствии всех членов Ученого совета университета ректору УТК, профессору Чан Дак Ши было присвоено звание «Почетный доктор Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ)» и вручены мантия и диплом. Искренне растроганный профессор Чан Дак Ши сказал, обращаясь к коллегам из МИИТа»:

— Прежде всего разрешите мне выразить большую благодарность ректору МИИТа, профессору Борису Алексеевичу Лёвину, Ученому совету за высокую оценку моих заслуг в научной и педагогической деятельности, за присуждение почетного звания доктора такого известного университета, как МИИТ... Годы учебы в России дали мне глубокие знания, воспитали творческое мышление и предоставили все условия для общения с русской культурой. Образы моих многоуважаемых учителей, их серьезное отношение к науке, доброжелательное отношение к людям всегда остаются в моем сердце.

Мы с Борисом Алексеевичем Лёвиным уже договорились о развитии нашего сотрудничества на новом этапе. Уверен, что присвоение звания «Почетный доктор МИИТа» придаст мне еще больше сил и вдохновения для научной и педагогической работы и особенно для укрепления дружбы и сотрудничества между нашими вузами!»

Виктор ВОДОЛАЖСКИЙ

ПОЧТА РЕКТОРА

Укрепляя идеалы добра!

В адрес ректора МИИТа Б.А. Лёвина поступило благодарственное письмо, подписанное Уполномоченным по правам человека в РФ, президентом Паралимпийского комитета России В.П. Лукиным. В нем, в частности, говорится: «От имени Паралимпийского комитета России выражаю искреннюю благодарность Вам лично, а также Миронову Вячеславу Дмитриевичу — заведующему кафедрой «Менеджмент в спорте», за оказанную поддержку и помощь в проведении Открытого чемпионата и первенства Европы по пауэрлифтингу спорта лиц с поражением опорно-двигательного аппарата, который был организован 19-28 мая 2013 года в г. Алексин Тульской области с целью популяризации паралимпийского движения в России и пропаганды физической культуры и спорта лиц с ограниченными возможностями здоровья.

Благородное дело поддержки людей с ограниченными физическими возможностями способствует укреплению в нашем обществе идеалов добра, справедливости и гуманизма.

Мы надеемся и в дальнейшем на тесное и плодотворное сотрудничество с Вами в деле развития спорта среди людей с ограниченными возможностями здоровья».

Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования
«Московский государственный университет путей сообщения» (МГУПС (МИИТ)
Российская открытая академия транспорта объявляет конкурс на замещение должностей по кафедрам РОАТ:

Наименование кафедры	Должность	Доля ставки	Место работы
«Эксплуатация железных дорог»	профессор старший преподаватель	0,5 0,15	Москва Калининград
«Вычислительная техника»	старший преподаватель	0,25	Калуга
«Экономическая теория и менеджмент»	доцент	0,5	Москва
«Тяговый подвижной состав»	старший преподаватель	0,1	Москва
«Строительная механика, машины и оборудование»	профессор	0,5	Смоленск
«Электрификация и электроснабжение»	доцент	0,9	Волгоград
«Теоретическая и прикладная механика»	старший преподаватель	0,5	Казань

Срок подачи документов — один месяц со дня опубликования объявления о конкурсе.

Российская академия путей сообщения объявляет конкурс на замещение должностей профессорско-преподавательского состава:

по кафедре «Автоматизированные системы и информационные технологии»
- профессор — 0,25
- доцент — 0,25.

по кафедре «Транспортная инфраструктура»
- доцент — 0,25.

Срок подачи документов — 1 месяц со дня публикации.

Перейти на «бюджет» смогут только круглые отличники

КОМПЕТЕНТНО

С 1 сентября этого года вступил в силу новый закон «Об образовании в Российской Федерации». В рамках этого закона вышло несколько подзаконных актов, регламентирующих порядок предоставления академических отпусков и правила перевода с платного обучения на бюджетное. Внесены изменения и в ранее действующие документы. Корреспондент «ИТ» обратился к первому проректору — проректору по учебной работе В.В. Виноградову с просьбой рассказать поподробнее о новом порядке предоставления академических отпусков.

— Валентин Васильевич, как все это будет выглядеть на практике?

— По ранее действующим правилам, студент имел право на два академических отпуска, причем длительность одного отпуска не могла превышать одного года. Отсрочка от призыва на военную службу сохранялась только на один отпуск. В соответствии с новым законодательством, в академический отпуск можно отправлять студента неограниченное число раз. Длительность отпуска при необходимости может составлять до двух лет. Юноши, находящиеся в академическом отпуске, имеют право на отсрочку от призыва в армию. При этом во время академического отпуска студент не имеет право заниматься образовательной деятельностью. То есть он должен заниматься самостоятельно и ликвидировать задолженности, если они есть, уже после академического отпуска.

— Каким категориям обучающихся может предоставляться академический отпуск?

— Академический отпуск может быть предоставлен любому студенту, как бюджетнику, так и платнику, по медицинским показаниям и по ряду обстоятельств, которые вынуждают его делать перерыв в учебе, например, призыв в армию или семейные обстоятельства. Если отпуск должен быть предоставлен по медицинским показаниям, студент обязан принести в университет заключение соответствующей медицинской комиссии. В этом случае учебное заведение не имеет право отказать в предоставлении отпуска. Студентам, находящимся в академическом отпуске по медицинским показаниям, в соответствии с постановлением правительства Российской Федерации от 34.11.1994 выплачиваются ежемесячные компенсационные выплаты. Если же студент просит предоставить ему академический отпуск по семейным обстоятельствам, то решение по этому вопросу будет принимать созданная в университете комиссия.

Деятельность этой комиссии возглавляет проректор по учебной работе. В состав ее вошли также сотрудники всех основных университетских служб. Например, проректор по организационно-производственной работе Александр Тимофеевич Богдан, представители юридического управления, управления кадров, управления интеграции образования и договорных форм обучения, управления по эксплуатации и содержанию общежитий, представители профкома студентов. Право присутствовать на заседании комиссии имеют также заместители директоров институтов по учебной работе.

В соответствии с приказом Министерства образования и науки решение о предоставлении академического отпуска должно быть принято в десятидневный срок со дня получения от студента специального заявления с приложением необходимых документов. Для того чтобы предоставить академический отпуск студенту, обучающемуся по целевому направлению, необходимо также получить согласие на отпуск от работодателя, направившего студента на учебу.

— Актуальный вопрос: сохраняется ли за студентом, находящемуся в академическом отпуске, право на общежитие?

— Пока этот вопрос окончательно не решен. Возможно, что таких студентов мы будем переводить в общежитие в Мамонтовку. Ведь им не нужно будет каждый день ездить на занятия. Как только студент возвратится из отпуска, ему снова предоставят место в общежитии в Москве.

— Сохраняется ли за студентом бюджетное место в случае ухода в отпуск?

— За студентом в любом случае сохраняется бюджетное место. Даже если специальность, на которой учился студент, переходит в разряд платных, за ним сохраняется бюджетное место. Если же студент обучается за счет средств физического или юридического лица, то на период отпуска плата за обучение с него не взимается.

Еще один подзаконный акт касается переводов с платного обучения на бюджет. Эти правила несколько ужесточились. Теперь для того, чтобы перевестись с платной основы обучения на бюджетную, нужно не менее года проучиться только на «отлично». Кроме того, приоритетом при переводе пользуются дети-сироты и оставшиеся без попечения родителей, граждане в возрасте до 20 лет, имеющие только одного родителя — инвалида первой группы, при условии, что среднедушевой доход семьи ниже прожиточного минимума. Преимуществом при переводе пользуются также студенты, которые в период обучения лишились одного или обоих родителей. Напомним, что раньше право на перевод на бюджет при наличии бюджетных мест на конкретной специальности, имели студенты, если они в течение двух лет учатся только на «хорошо» и «отлично».

Светлана КУДЕНКО

МНЕНИЕ

Дай Бог, чтобы я ошибался

Недавно премьер-министр РФ Дмитрий Анатольевич Медведев сообщил о том, что в ближайшие четыре года на поддержку лучших университетов страны будет выделено 40 млрд руб. Он подчеркнул, что нужно поддерживать те высшие учебные заведения, которые напрямую работают с промышленными предприятиями, компаниями, работодателями, совместно развивают и продвигают свои инновационные продукты, чьи выпускники востребованы на рынке труда.

Прокомментировать, прямо скажем, замечательные слова Дмитрия Анатольевича Медведева мы попросили постоянного автора «ИТ» члена-корреспондента РАН, профессора Бориса Владимировича Гусева.

— Как вы считаете, МИИТ может претендовать на такую поддержку государства или будут учитываться какие-то дополнительные критерии?

— То, что миллиарды рублей предполагается выделить на поддержку вузов, это, конечно, хорошо! Хорошо и то, что это будут прежде всего те университеты, которые активно работают на инновационное развитие экономики России и чьи выпускники востребованы на рынке труда.

Да, все мы знаем, что МИИТ занимает передовые позиции по востребованности наших выпускников, напрямую работает с РЖД и другими транспортными компаниями, и поэтому, безусловно, может претендовать на самую активную поддержку правительства.

Однако я полагаю, что с этой помощью может получиться так, как сказал лет двадцать назад наш бывший премьер-министр Виктор Степанович Черномырдин: «Хотели как лучше, а получилось как всегда». Думаю, что у меня есть основания для пессимизма, так как МИИТ непосредственно не находится в системе Минобрнауки РФ, а является отраслевым вузом. Хотя именно отраслевые вузы и их выпускники ближе всего к производству, прикладной науке, работодателям... Но может статься так, что у правительства не будет ни времени, ни желания разбираться во всем этом по существу. И Минобрнауки оставит МИИТ без обещанной лучшим университетам финансовой поддержки. А ведь именно МИИТ, как никакой другой вуз, ее заслуживает! Дай бог, чтобы я ошибся!

— В России создается совет по повышению конкурентоспособности ведущих университетов РФ среди ведущих мировых научно-образовательных центров. Чем, на ваш взгляд, вызвано появление новой структуры? Может ли совет реально повлиять на повышение международного рейтинга наших вузов?

— Я как-то уже писал в «ИТ», что, по-моему, мы напрямую пока что и не участвовали в международном конкурсе рейтингов. Не было такой задачи. Скорее всего потому, что российская система высшей школы не принимает до конца международные правила игры, считает, что они должны быть несколько другими... Но времена меняются. Решение создать совет по повышению конкурентоспособности ведущих вузов РФ яркое тому подтверждение.

Конечно, совет не станет очередной чисто чиновничьей структурой, хотя и без чиновников здесь в работе не обойтись. Как бы то ни было, новой структуре и самим российским вузам придется решать две параллельные задачи. Первая — обеспечивать высокий уровень в международных рейтингах, вторая — искать средства для поддержания на высшем уровне не только самого учебного процесса, но и для расширения и укрепления лабораторной базы вузов, их научно-технического потенциала. Это две тесно связанные между собой задачи.

Что же касается повышения конкурентоспособности, рейтингов, то напомню, что каждый рейтинг имеет свою методологию: за основу берутся совершенно разные критерии и их сочетания. Например, учитывается общеизвестность, так сказать, раскрученность бренда того или иного вуза, известность (в определенной отрасли) специалистов, оканчивавших этот вуз, насколько университет признан в международном масштабе (сколько учится в нем иностранных студентов)... По некоторым позициям МИИТ занимает передовые рубежи. Но если говорить об общей ситуации в высшей школе, то, к сожалению, следует отметить, что к мировым рейтингам нам придется идти годы.

— Борис Владимирович, прокомментируйте, если это можно, новации, происходящие сейчас в РАН, ведь они так или иначе касаются всей высшей школы!

— Как один из членов РАН, я в последнее время активно участвовал во многих мероприятиях, которые, на мой взгляд, помогли преодолеть предвзятый и тенденциозный подход Минобрнауки в ходе рассмотрения вопроса реформирования РАН на заседаниях Государственной думы. Реформа рассмотрена уже в трех чтениях и одобрена Советом Федерации.

Хочу сказать, что многое в реформировании Российской академии наук уже удалось привести в разумные рамки. Однако вопиющая некомпетентность чиновников в науке приводит к тому, что многие вопросы согласовывались достаточно сложно. Например, то же объединение РАН с Российскими медицинской и сельскохозяйственной академиями. С моей точки зрения это вопрос надуманный, так как нельзя их объединять в одну структуру — они имеют различные направления деятельности. Вряд ли чиновники когда-нибудь смогут это понять.

Что касается вузов, то Российская академия наук по-прежнему большое внимание уделяет тому, чтобы сохранить самый эффективный до недавнего времени в мире потенциал нашей высшей школы, который сейчас «успешно модернизируется» Минобрнаукой. Тем не менее, я думаю, что процесс взаимной поддержки РАН и российских вузов будет развиваться.

— Начался новый учебный год, что вы хотите пожелать сегодняшним студентам?

— Хочу пожелать студентам получить как можно лучшее образование в стенах университета. Замечу, что учеба — это, безусловно, главное, но далеко не все. Знаю, что миитовцы имеют прекрасные возможности для участия в культурно-просветительных и спортивных мероприятиях. Дворец культуры МИИТа — один из лучших в Москве, под стать ему и Дом спорта!

Так что, дорогие ребята, дерзайте, учитесь, занимайтесь спортом, в общем, получайте удовольствие от того, что вы студенты МИИТа!

Беседовал Виктор ВОДОЛАЖСКИЙ

Работодатели экзаменуют своих подшефных

На второй курс перешла группа СЖД-212, в которой учатся будущие сотрудники компании ОАО «РЖДстрой».

В прошлом году в ИПСС была сформирована группа СЖД-112 исключительно из целевиков компании ОАО «РЖДстрой», студенты которой после окончания университета станут сотрудниками ОАО «РЖДстрой». Компания полностью оплачивает обучение студентов группы и поэтому крайне заинтересована в том, чтобы все ребята стали квалифицированными специалистами. Сотрудники компании регулярно посещают МИИТ, общаются со своими будущими коллегами, обсуждают успехи и неудачи студентов в учебном процессе, рассказывают ребятам о том, что происходит в компании.

Одна из встреч с представителями работодателя состоялась в ИПСС в начале сентября. В институт приехала заместитель начальника управления по обучению и работе с молодежью Елена Анатольевна Горшкова и главный специалист по работе с персоналом компании ОАО «РЖДстрой» Наталья Вячеславовна Никишова. Представители ИПСС в лице директора института Таисии Васильевны Шепитько, начальника учебного отдела Андрея Александровича Сидракова и заведующего кафедрой ОТУС Эрнста Серафимовича Спиридонова рассказали гостям об итогах первого года обучения подшефной группы.

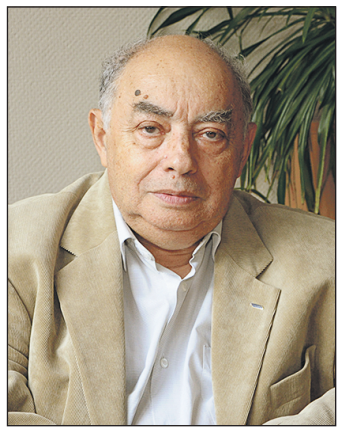
От лица компании ОАО «РЖДстрой» Елена Анатольевна Горшкова за отличную учебу и активное участие в общественной жизни университета наградила старосту группы Андрея Миляева почетной грамотой ОАО «РЖДстрой».

Компания не только следит за успехами студентов, но и активно участвует в жизни группы. Ребят с положительными показателями в учебе руководство компании поощряет различными корпоративными поездками. В этом учебном году первым мероприятием, подготовленным компанией для группы СЖД-212, стала поездка в Щербинку на IV Международный железнодорожный салон техники и технологий EXPO 1520. На форуме ребята в рамках специально подготовленной экскурсионной программы ознакомились с последними разработками в сфере железнодорожного строительства.

Еще столько дел впереди!

ЮБИЛЯРЫ

В ИПСС 75-летие отпраздновали профессор кафедры «Мосты» Владимир Мордухович Фридкин и старший преподаватель кафедры «Подземные сооружения» Павел Николаевич Романов. «ИТ» предлагает перелистать страницы жизни этих замечательных педагогов.



В.М. Фридкин

П.Н. Романов

Владимир Мордухович родился в белорусском городе Могилеве. С юных лет он искренне восхищался красотой и надежностью железнодорожных мостов. В годы Великой Отечественной войны эвакуируемые поезда подолгу простаивали на разъездах, пропуская составы на фронт. В одном из таких поездов, несколько часов стоявшем прямо на мосту, сидел в теплушке маленький Владимир, смотрел в окно и пытался понять, как такое можно построить.

В течение пяти лет обучения в МИИТе, да и всю последующую жизнь Владимир Мордухович продолжает отвечать на этот вопрос. Студенческие годы стали для него самыми замечательным временем в жизни! «На мостах надо пахать!» — говорили зеленым студентикам старшекурсники, и действительно будущие мостовики пахали — учеба занимала абсолютно все их время, но сколько же всего они успевали! Строительные отряды, комсомольские мероприятия, работа с китайскими студентами, жившими в миитовском общежитии, лыжные кроссы, художественная самодеятельность, а ведь еще сессии, коллоквиумы ...

В 1960 году, окончив МИИТ, Владимир Мордухович трудился на Горьковской железной дороге, в институте «ЦНИИпроектстальконструкция». В 1968 году защитил кандидатскую диссертацию, а в 1988 году получил звание «старший научный сотрудник» по специальности «Строительные конструкции». За годы научной деятельности Владимир Мордухович запатентовал множество собственных разработок, принял участие в десятках знаковых строек, выпустил множество первоклассных специалистов.

В этом году профессор Владимир Мордухович станет куратором группы СМТ-112, в группе с таким же номером он много лет назад из безусого юноши превратился в заправского мостовика! Передать ребятам свои знания, заразить романтикой мостов и научить воплощать самые сложные и прекрасные строительные замыслы — вот главное стремление Владимира Мордуховича на ближайшие пять лет.

Павел Николаевич Романов москвич. Как ни странно это звучит, в МИИТ он попал благодаря замечательной спортивной игре — волейболу. Во время отдыха в детском лагере юный Павел был до глубины души задет вниманием, проявляемым всей женской половиной отдыхающих к волейболисту из спортивного клуба «Локомотив». Обладая в свои 14 лет ростом 175 см и прозвищем Каланча Павел, вернувшись в Москву, смело пришел в «Локомотив» и сразу был зачислен в юношескую волейбольную команду. Успешно совмещая учебу с играми за клуб, юноша получил аттестат и после очередной волейбольной игры узнал новость: «Все игроки юношеской команды «Локомотив», окончившие школу в этом году, без экзаменов зачисляются в МИИТ!».

После окончания МИИТа, по приглашению Льва Израилевича Иосилевского работал в лаборатории мостовых конструкций на кафедре «Мосты» и объездил всю нашу необъятную страну. Исследования грунтов в работах Павла Николаевича ушли за рамки земли. Перед молодым лаборантом была поставлена задача изучить свойства лунного песка! По словам американцев, получивших образцы лунного грунта, бетон, замешанный на лунном песке обладает прочностью, превышающей земной бетон в 100 раз! Идентичный лунному грунт был найден в породах, извергнутых вулканами Камчатки. Его-то и исследовал Павел Николаевич Романов!

А потом он стал преподавать на кафедре, где и трудится по сей день. Как педагог, Павел Николаевич видит две основные проблемы в обучении современных студентов. Первая — современные студенты, окруженные цифровыми благами цивилизации, перестают думать сами: математические действия производит калькулятор, формулу выводит программа, необходимую информацию за доли секунды даст интернет. В те времена, когда всего этого не было, студенты, имея только учебные пособия, намного глубже осваивали профессию, а знания держали не на флешке, а в голове. Сейчас же при необходимости произвести элементарное математическое действие все хватаются за мобильники. Вторая проблема — практика. Возможностей пощупать в студенческие годы все своими руками, увидеть в действии современные механизмы сейчас меньше чем раньше, а ведь практика не менее важна для будущих специалистов, чем теория. Павел Николаевич уверен, что еще есть над чем поработать, так что об отдыхе пока не может быть и речи.

Отряд начал работу без раскачки!

Многие студенты ИПСС прошли летнюю практику в строительных отрядах, в частности в студенческом строительном отряде монтеров ж/д пути «Бекасово». В середине лета представители Центральной дирекции ОАО «РЖД» по ремонту пути и Московского университета путей сообщения посетили место дислокации миитовского строительного отряда.

ПМС-231, где трудились миитовцы, располагается возле поселка «Киевский» Наро-Фоминского района. Прибывшую делегацию встретил начальник станции Василий Михайлович Шутов и командир студенческого отряда «Бекасово» студент группы СЖД-531 Станислав Любимов.

В составе делегации в Бекасово прибыли: начальник службы управления персоналом Центральной дирекции Татьяна Викторовна Козлова, заместитель начальника службы технической политики Геворк Гарегинович Кримлян, главный специалист молодежных проектов ОАО «РЖД» Тимур Максимович Соцкий, начальник отдела развития и обучения персонала Светлана Адольфовна Лазыкина, руководитель управления молодежной политики университета Евгений Юрьевич Думбровский, заместитель директора ИПСС по воспитательной работе Лариса Евгеньевна Телятникова и другие.

— В этом году в работу ПМС-231 влились 35 студентов, — рассказал Василий Михайлович. — Они обладают необходимыми знаниями и трудовыми навыками, многие ребята приезжают в Бекасово не первый раз, что позволяет нам задействовать их в рабочем процессе практически без раскачки. Мы в свою очередь очень основательно подготовились к приезду студентов: провели косметический ремонт общежития, установили новую мебель и душевые кабины. Сейчас ведем работы по перегонке рельсо-шпальной решетки на 1-м пути станции Бекасово-сортировочная, протяженность участка 10 километров.

Начальник службы управления персоналом ЦДРП Татьяна Викторовна Козлова отметила, что железнодорожная отрасль сейчас очень нуждается в студентах, причем не только в пределах Центрального региона страны, но и на Забайкальской, Дальневосточной ж/д. В случае с отдаленными объектами руководство отрасли выделяет квоты на трудоустройство работников, в Центральном же регионе таких квот нет, поэтому студенты здесь очень серьезная опора.

Главный вопрос, сколько получат студенты за работу, не остался без ответа — начальник ПМС озвучил цифру — в среднем 25 тыс. руб. за месяц. Так что бойцы студенческого отряда, работая в ПМС-231, получат не только бесценный опыт и зачтенную летнюю практику, но и достойную заработную плату. Татьяна Викторовна добавила, что наиболее инициативных и трудолюбивых студентов ежегодно поощряют премиями, а наиболее отличившихся студентов награждают ценными подарками от центральной дирекции по ремонту пути.

Ребята живут в отдельном крыле по 4-5 человек в комнате, каждый студент имеет индивидуальную тумбочку и шкаф для вещей. В комнатах просторно и чисто — за порядком в помещениях следят сами проживающие. Для отдыха есть гостиная с удобными диванами, креслами и плазменным телевизором. На первом этаже расположена санитарная зона — умывальники, туалеты, душевые кабины. В распоряжении студентов стиральные машины и помещение для переодевания, оборудованное шкафчиками для рабочей одежды. Средства, причем немалые, на улучшение условий проживания студентов выделяет ЦДРП; дирекция вообще относится к миитовцам как к будущим кадровым работникам.

Осмотр общежития пришлось прервать — бойцы стройотряда начали возвращаться с обеда, чтобы немного отдохнуть перед второй половиной трудового дня. Отряд приступил к работе неделю назад, но для многих ребят прошла здесь целая вечность! Входить в распорядок дня приходится даже ветеранам отряда — первая неделя сложная в моральном и физическом плане. День начинается в 7.00, час на умывание, завтрак и сборы. С 8 до 12 — работа, затем перерыв на обед. Кормят ребят хорошо, особой популярностью пользуется выпечка — от теплых сладких булочек веет чем-то домашним. С часу до пяти — снова работа. После ужина — свободное время. Кто-то открывает ноутбук, кто-то читает, кто-то общается с близкими — благо никакого роуминга в Бекасово нет. Ну а для тех, у кого остались силы, в общежитии установлен теннисный стол, а на улице брусья и турник. Судя по отполированной перекладине, таких здесь хоть отбавляй! В 21.00 — короткая планерка, на которой обсуждаются итоги рабочего дня.

У нас была возможность понаблюдать за работой ребят. Студенты МИИТа имеют квалификацию монтеров пути 3-го разряда, что позволяет им использовать специальную технику, в частности автоматический аппарат по закрутке гаек. Ребята справлялись с этим делом уверенно, не хуже профессиональных монтеров пути со стажем.

Студенческий строительный отряд монтеров пути «Бекасово» завершил работу 30 августа. Ребята сделали даже больше, чем планировали. Все вернулись здоровыми, загоревшими, переполненные впечатлениями.

Страницу подготовил Максим ЩИКАЛЮК

МИИТ — мой дом родной!

О КОМ ГОВОРЯТ

Борис Иванович Кретов — знаковая фигура не только для кафедры «Политология, история и социальные технологии» ГИ, которую он возглавляет с 1997 года, но и для всего МИИТа, где Борис Иванович трудится вот уже ровно 45 лет! В последние годы кафедра Кретова, когда-то она называлась «Политология и социальные технологии», успела дважды стать лучшей комплексной кафедрой университета.

Корреспондент «ИТ» поздравил Бориса Ивановича с 45-летним трудовым юбилеем, спросил у него, не скучно ли так долго работать на одном месте, попросил рассказать о планах кафедры.

— Борис Иванович, если сравнить студентов начала семидесятых годов прошлого века с сегодняшними, заметна разница?

— Да, студенты изменились! Раньше молодежь была более дисциплинированна и ответственна. Ребята уважительнее относились к преподавателям! Сегодняшние — очень мобильны, всегда куда-то спешат и могут даже забыть поздороваться…

— А как насчет шпаргалок, кто изобретательнее?

— Сейчас у каждого, кто хочет что-то списать, в распоряжении разнообразная электроника. Поэтому мы на экзаменах всегда говорим студентам: «Отдавайте все планшеты и телефоны нам, чтобы вас они не смущали!»

— Борис Иванович, вы в МИИТе уже 45 лет. Скажите откровенно, не скучно на одном месте?

— Во-первых, без работы я не могу! Если в отпуске я что-то не написал — статью, заметки, то считаю, что он прошел впустую (улыбается). Кстати, 56 дней отпуска с трудом выдерживаю, хочу быстрее на работу.

Признаюсь, в последние 45 лет мне, конечно, делали хорошие предложения относительно места работы, помню, даже из тогдашнего Министерства высшего образования. Но, как точно сказал мой близкий друг: «Тебе что ни предложи, все напрасно. Ты пуповиной прирос к своему МИИТу!». Да, я очень люблю МИИТ, люблю студентов. Другого места работы себе не могу представить. Здесь я всех знаю, МИИТ как дом родной!

— Борис Иванович, вы всегда такой активный, подтянутый, многие студенты могли бы позавидовать вашей энергии, как вам удается держать себя в такой отличной форме?

— Все идет из детства! В школьные годы моя семья жила в 70 километрах от Ельца. Ближайшая от дома школа находилась в 15 километрах. Ни хороших дорог, ни машин, ни автобусов не было! Позже в армию я ушел кандидатом в мастера спорта по легкой атлетике в беговых дисциплинах. Моими любимыми были длинные дистанции. Наверное, с тех пор я не представляю себе жизнь без движения! И даже на работу я сначала иду 15 минут пешком до метро, а потом, выйдя из метро «Менделеевская», шагаю прямо до университета. Никаких трамваев ни зимой, ни летом!

— Не собираетесь снова стать лучшей кафедрой МИИТа?

— Не скрою, планируем. Жизнь на кафедре, как всегда, бурлит. Много планов, задумок. Есть желание открыть пять новых профилей на кафедре. В общем, есть над чем поработать!

Беседовала Алсу СОБИТОВА

Волонтер – помощник чемпиона!

НАШИ ЛЮДИ

Сначала несколько слов о том, как я стала волонтером на чемпионате мира по легкой атлетике в Москве. Напомню, он проходил в столице 10-18 августа.

Все началось с того, что в управлении молодежной политики МИИТа еще весной мне предложили поучаствовать в выездной школе актива совета по молодежной политике СВАО. А там рассказали о самых значимых мероприятиях, которые запланировано провести в столице в этом году. Я выделила для себя чемпионат мира по легкой атлетике.

Вернувшись домой, я не мешкая подала заявку на участие в качестве волонтера на первенстве мира по легкой атлетике. Вскоре прошла собеседование, и в июле меня пригласили на обучающий тренинг волонтера. Занятия оказались очень интересными. На них рассказали, в каких ситуациях могут оказаться спортивные волонтеры и как с ними справляться. Узнала я и как правильно вести себя с иностранными гостями, что делать в чрезвычайных ситуациях в толпе, научилась работать в команде, что немаловажно для волонтера. А еще поняла, что самые сильные и быстрые люди планеты без помощи волонтеров порой беспомощны!

Приезжавшие на чемпионат мира спортсмены тут же попадали в руки многочисленных (на соревнованиях нас было около 600 человек) волонтеров. Наша главная задача — помочь организаторам провести соревнование на хорошем уровне и помочь спортсменам не отвлекаться на бытовые мелочи.

У каждого из волонтеров своя зона ответственности. Кто-то готовил для гостей национальные блюда, кто-то их развлекал или обучал русскому языку. Я занималась аккредитацией участников и официальных лиц. Выписывала аккредитационные карты членам международных спортивных конгрессов, спонсорам чемпионата. Кстати, у каждого из нас была замечательная возможность общаться с зарубежными гостями и практиковаться во владении иностранными языками. Мы рассказывали гостям о нашей стране, ее истории, традициях, узнавали об их впечатлениях от пребывания в России.

Какие только задачи не приходилось решать волонтерам! Например, заказать кроссовки через интернет, найти химчистку подешевле или, мне рассказывали, один кубинский атлет попросил волонтера помочь ему выбрать запчасти для автомобиля «Лада». Но главное — это, конечно, встретить спортсменов, покормить и отвезти на тренировку!

Аккредитация на чемпионате позволяла нам беспрепятственно проходить на стадион, поэтому каждый вечер я стремилась попасть на спортивную арену, где царила особая, захватывающая дух атмосфера выдающихся соревнований. Эмоции переполняли спортсменов, и это передавалось зрителям, самым обычным посетителям «Лужников». Особенно когда на старт выходили такие звезды, как спринтер из Ямайки Усейн Болт и наша прыгунья с шестом Елена Исинбаева. Стадион просто ревел! Конечно, больше всего запомнился победный прыжок Исинбаевой –многотысячные трибуны тогда замерли, это были непередаваемые ощущения.

Работая волонтером на чемпионате мира, я приобрела большой опыт в организации таких масштабных мероприятий. Пришло понимание, что тут важна работа каждого, и от того, как каждый из нас выполнял отведенную ему роль, зависело то, как в целом отзовутся о нашей стране именитые спортсмены и гости чемпионата. Ведь смотреть соревнования с экранов телевизора это одно, а создавать само это действо лично уже совсем другое!

Анастасия ЛЫСЕНКО, ГРУ-312

БЛИЦОПРОС

Зачем изобретать колесо?

Среди специалистов идет жаркая дискуссия — как, где, кому и в каком объем необходимо изучать историю. В свою очередь корреспондент «ИТ» задал вопрос студентам Гуманитарного института: «Представляете ли вы себе учебную программу без такой дисциплины, как история?»

Мидия Озманян, ГСО-412:

— Конечно, историю нужно оставить как дисциплину, так как без знаний прошлого у нас не будет будущего, лучшего будущего! Мы учимся на ошибках прошлого, узнаем историю своих предков, усовершенствуем то, что уже было создано и доказано, находим в прошлом ответы на вопросы, поставленные в настоящем. Не стоит вновь изобретать колесо, если оно уже существует! И поэтому не стоит забывать свою историю и историю всего мира, потому что вы вновь наступите на те же грабли.

Яна Цацко, ГЖУ-111

— Представить себе учебный план без истории — это все равно что представить врача без привычного белого халата. В любом серьезном обучении неотъемлемой дисциплиной является изучение всемирной истории. Не знать свою историю попросту стыдно. Истинный гражданин своей страны должен обязательно помнить ее историю и традиции, интересоваться культурой и обычаями других стран, изучать и исследовать историю всех народов, живших когда-либо до нас.

Кристина Шведова, ГСО-412:

— Если специальность не связана с изучением исторических процессов, то можно обойтись без такого предмета. На мой взгляд, специалисту по связям с общественностью достаточно тех знаний из истории, которые мы получили в школе; в ходе изучения ее с 5 по 11-й класс, а также во время подготовки к ЕГЭ. Поступая в университет, я уже продемонстрировала знания по истории, показав сертификат о ЕГЭ. Поэтому считаю, что дублировать и повторять этот предмет снова не первом курсе не имеет смысла! Лучше поменять его на дополнительную дисциплину, которая поможет лучше узнать твою специальность.

Анастасия Лысенко, ГРУ-312:

— А ведь если задуматься, то понимаешь, что высшее образование предполагает не только знание профессиональных дисциплин, но и общих, которые и формируют из простых школьников людей с высшим образованием.

Кристина Кипина, ГСО-412:

— Не представляю учебную программу без истории. К тому же это просто очень интересно, как и чем жили люди раньше. Какими способами решали те или иные проблемы.

Анна Казанцева, ГГУ-421:

— История бывает разная. История Отечества, новейшая история, история железных дорог и… история государственного управления. В школе дают «базу» исторических знаний. Поэтому, к примеру, я ничего нового не узнала в институте по предмету «история», но по предмету — «история государственного и муниципального управления» узнала много интересного. Но эта дисциплина на прямую связана с моей специальностью. У меня ГГУ. Считаю, что в вузе обязательно должны читать историю, связанную со специальностью.

Олеся Свечникова, ГРО-112:

— Учебную программу без истории представить можно только в том случае, если у вас уже имеется база по этой дисциплине. А если ваши исторические знания оставляют желать лучшего, то самый подходящий вариант повысить свой интеллект по этому предмету на 1-м курсе. За год можно хорошо выучить эту дисциплину и показать себя как человека, знающего историю своей страны, а не краснеть при каждом «провокационном» вопросе.

Записала Регина НАЗАРОВА, студентка ГИ

В гостях у его величества

Студенты МИИТа реализовали уникальную возможность оказаться на одном из главных специализированных мероприятий железнодорожной отрасли в городе Щербинке, где проходил IV Международный железнодорожный салон техники и технологий «ЭКСПО-1520».

Салон по традиции собрал новейшие образцы оборудования, технологий, инфраструктуры, услуг и логистики железнодорожной индустрии. На специализированной площадке были представлены суперсовременные локомотивы, вагоны, специальная железнодорожная техника и технологическое оборудование, произведенное российскими и зарубежными предприятиями железнодорожного машиностроения.

До начала экскурсионной программы у нас было достаточно времени, чтобы ознакомиться с последними разработками в сфере пассажирского сервиса, полазить по экспозиционному поезду технологий XXI века, в каждом вагоне которого нас ожидали самые невероятные открытия. Чего стоит один только двухсистемный электропоезд «Аллегро», максимальная скорость которого 220 км/ч. Но ведь и он уступает электропоезду «Сапсан», развивающему скорость до 250 км/ч.

В какой-то момент мы оказались в кабинете начальника станции конца XIX — начала XX века, где все было как тогда — чернильница, аппарат Морзе, часы мебель... Мы окунулись в атмосферу прошлого столетия, когда даже обыкновенный проводной телефон был доступен только высокому начальству. В следующем вагоне мы узнали о развитии подвижного состава. Здесь была представлена техника более высокого уровня, используемая на железной дороге: усовершенствованные грузовые вагоны, хопперы для перевозки минеральных удобрений, магистральный тепловоз «Витязь», способный тянуть грузовой состав до 6 тыс. т, и т.д.

Отдельный вагон посвящен теме энергосбережения, энергоэффективности и экологической безопасности. Здесь представлены самые экологичные виды тягового подвижного состава, в частности, газотепловоз, который почти абсолютно безвреден для окружающей среды.

Больше всего нас поразил макет «умного вокзала» — точной копии железнодорожного вокзала Анапы. Вокзал имеет систему интеллектуального контроля и управления пассажирскими вагонами, его осветительное оборудование работает от автономного источника питания, имеет специальные терморегуляторы.

В компании единомышленников можно не только разглядывать огромное количество экспонатов, но и делиться друг с другом впечатлениями. А их было немало. Особенно яркое — динамическая экспозиция, в которой на испытательном кольце были представлены раритетные и современные образцы железнодорожной техники. Мимо нас степенно проплывали легендарные паровозы, тепловозы и электровозы, названия которых навеки впечатаны в мировую транспортную историю. Например, паровоз серии «Э», построенный в Луганске в 1912 году. С 1912 по 1957 год было выпущено более 11 тыс. этих паровозов, за что они занесены в Книгу рекордов Гиннесса. Грузовой паровоз серии «ЛВ» — последний магистральный паровоз СССР — производился с 1952 до 1956 год. К середине 1970-х был полностью выведен из эксплуатации. Электровоз ВЛ-22 («Владимир Ленин») построен в 1938 году на заводе «Динамо». В 1977-1980 годах большинство электровозов было исключено из эксплуатации. Маневровый тепловоз ТЭМ1 выпускался в 1958-1968 годах. Всего выпущено 1946 единиц. ВЛ-60 — первый магистральный электровоз переменного тока. В 1960-х годах он был взял на себя основные грузопотоки на железных дорогах СССР. 2ЭС10 «Гранит» — электровоз с асинхронными тяговыми двигателями. Производится ООО «Уральские локомотивы» с 2010 года. ЭП20 — двухсистемный локомотив. Выпускается «Трансмашхолдингом» совместно с компанией Alstom с 2011 года. Пассажирский тепловоз ТЭП70БС. Выпускается с 2006 года на Коломенском заводе. Набирает скорость до 160 км/ч. Газотурбовоз ГТ1Н. Изготавливается на Воронежском тепловозостроительном заводе. Первый в мире локомотив с газотурбинной установкой.

Очень увлекательной оказалась поездка на дизель-поезде семейства FLIRT. Этот подвижной состав был представлен на международной выставке впервые с момента своего производства. Высокотехнологичный поезд создан для пригородных пассажирских перевозок, обладает уникальными техническими характеристиками, способен развивать скорость до 160 км/ч. Оказавшись в поезде, нельзя не оценить повышенный комфорт салонов, которые оснащены современной информационной системой, кондиционерами, беспроводным интернетом, розетками, а также зонами для перевозки инвалидных кресел, детских колясок или велосипедов. Быстрый пассажиропоток обеспечивают открывающиеся с каждой стороны широкие двери.

«Салон техники и технологий «ЭКСПО-1520» подарил нам массу незабываемых впечатлений. Мы не только узнали о перспективах развития и усовершенствования грузовых и пассажирских перевозок, но и просто насладились атмосферой его величества железнодорожного транспорта.

Ольга МАРЧЕНКО

Побеждают те, кто не боится трудностей

На следующий слет участники будут десантироваться с самолета!

Несмотря на неутешительные прогнозы синоптиков и ночную температуру, близкую к +5°С, студенты ИТТСУ и ЮИ отправились в подмосковное Полушкино, чтобы принять участие в первом в современной истории МИИТа туристическом слете студентов!

Туристический слет — при любой погоде

Поход — мечта всех живущих полной жизнью и легких на подъем молодых людей. Кто откажется от возможности отдохнуть от компьютера, подышать свежим воздухом, воссоединиться с природой в дружной студенческой компании?! В этом году все это стало возможным в рамках студенческого слета. Слет стартовал 6 сентября и завершился 8-го. Местом дислокации стала природная зона Рузского района Московской области, близ деревни Полушкино.

Организация первого в современной истории МИИТа студенческого слета была осуществлена сотрудниками управления молодежной политики. Оргкомитет слета возглавил руководитель управления молодежной политики Е. Ю. Думбровский. Именно благодаря Евгению Юрьевичу идея возобновления студенческих турслетов в МИИТе была воплощена в жизнь.

В слете участвовали две команды: команда ИТТСУ и команда ЮИ, а также выпускники МИИТа и группа профессиональных туристов — в общей сложности около 70 человек. В каждой из команд были назначены командиры: в ИТТСУ — Алексей Воронов в ЮИ — Алина Филатова. Заметим, что первоначально слет должен был собрать представителей всех миитовских институтов, но непрекращающийся дождь и резкое похолодание заставили многие команды пересмотреть свои намерения. В итоге в слете приняли участие самые стойкие и закаленные.

Представители оргкомитета и выпускники МИИТа прибыли на место проведения слета накануне — 5 сентября, чтобы подготовить площадку: установить тенты, сцену, развернуть полевую кухню. Студенты прибыли днем позже.

За час палаточный город был отстроен, и его жители собрались вместе на церемонию открытия слета. После краткой вступительной речи Евгения Юрьевича, смысл которой сводился к тому, что в жизни побеждают те, кто не боится трудностей, состоялся небольшой концерт. К чести организаторов надо отметить, что сцена слета была оборудована и светом, и звуком. Так что песни в исполнении студентов и выпускников МИИТа слышали все туристы в радиусе многих сотен метров. И участники проводившегося неподалеку бардовского фестиваля не остались безразличными к происходящему: они с удовольствием откликнулись на предложение выступить на сцене миитовского слета.

Отбой в пятницу был ранним — ребята устали, да и следующий день обещал быть очень насыщенным. За ночь никаких происшествий не произошло, разве что две студентки ИТТСУ так усердно накачивали спальный матрас, что он в прямом смысле слова взорвался.

В субботу сразу после завтрака (по общему признанию, это был самый вкусный завтрак в их жизни) стартовал турнир по футболу. Матч между командами ИТТСУ и ЮИ по накалу не уступал финалу Лиги чемпионов Европы. Благо начало распогаживаться. Дважды одна из команд выходила вперед, но соперники сравнивали счет. Победитель определился в длительной серии пенальти — команда ИТТСУ оказалась точнее. В волейбольном матче ЮИ также не смог навязать ИТТСУ серьезного сопротивления.

Самым интересным соревнованием субботы был спортивный туризм. Командам было необходимо преодолеть веревочные препятствия, натянутые между деревьями, переместить огромное бревно, установить его в вертикальное положение, после чего перекинуть бревно через искусственно созданный ров и переправиться по нему на другую сторону. Самым же экстремальным было упражнение «тролей» — участник поднимался с помощью веревочной лестницы по дереву на высоту около 10 метров, на этой отметке был привязан трос со специальным приспособлением. Пристегнувшись к тросу, участник, подобно заправскому спецназовцу, 180 метров летел под углом вниз и попадал в надежные руки профессиональных туристов. Веревки быстрее преодолела команда ИТТСУ, бревно расторопнее перенесли представители ЮИ, в «тролее» ЮИ тоже лучшими стал.

После ужина стартовал творческий конкурс, в котором каждая команда должна была предоставить свою визитку и проект на тему «Каким вы видите следующий туристический слет». Своим проектом студентки ИТТСУ кардинально изменили общее представление о том, как нужно проводить слет. По мнению девушек, в следующем году участники должны добираться к месту проведения не на электричках или машинах, а десантироваться с самолетов, при этом играя в воздухе в пейнтбол. Лагерь должен быть обустроен на деревьях, питаться все должны по космической системе из тюбиков. В спортивную программу было предложено добавить вытаскивание автомобилей, завязших в грязи. Визуальный план всех вышеперечисленных мероприятий был представлен на огромном ватмане с применением 3D в виде кукурузы и других подручных средств. Сомнений в победе команды ИТТСУ в творческом конкурсе не было ни у кого. Закончился вечер концертной программой и дискотекой.

На следующий день были подведены итоги последнего конкурса — на лучший лагерь. Победу в нем одержала команда ЮИ, замечательно обустроившая свою территорию, с собственным кострищем и умывальником. В общем зачете по результатам всех конкурсов победила команда ИТТСУ. Ребятам вручили кубок первого студенческого слета МИИТа. Также оргкомитетом были учреждены индивидуальные номинации. В одной из них — «За сохранение туристических традиций» — победу одержал студент ИТТСУ Денис Загребельский: он в одиночестве и в полной темноте отыскал лагерь, располагавшийся в шести километрах от станции. При этом телефоном Денис воспользовался только один раз.

Следующий слет планируется провести весной 2014 года. Надеемся, что погода будет к нам немного добрее.

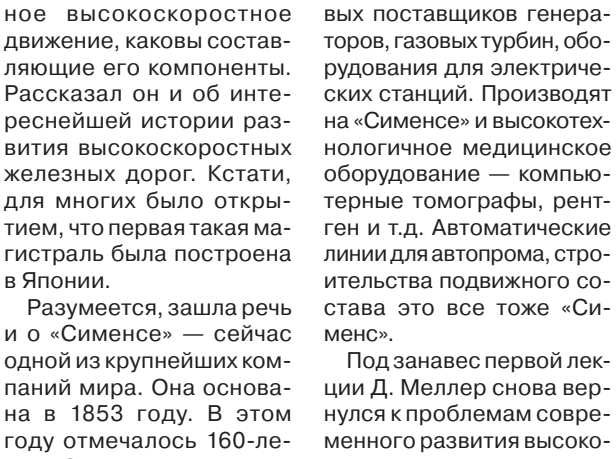
Максим СТРОИТЕЛЕВ

Победители конкурса квалификационных выпускных работ в 2013 г.

Специальность	Название работы	Автор	Руководитель
Роботы и робототехнические системы	Модернизация диагностического комплекса верхнего строения пути «Интеграл»	И.А. Лаврухин	П.А. Сорокин, д.т.н., профессор
Мосты и транспортные тоннели	Подводный тоннель	Е.А. Пестрякова	Е.Ю. Титов, к.т.н., доцент
Оборудование и технологии повышения износостойкости и восстановление деталей машин и аппаратов	Разработка технологического процесса газового азотирования тяговых зубчатых колес тепловозов и моделирование процесса упрочнения	А.С. Савельева	Н.Н. Воронин, д.т.н., профессор
Промышленная теплоэнергетика	ДП Энергоснабжение комплекса административных зданий Московской области	А.В. Бедило	А.И. Мальцев, к.т.н., доцент
Связи с общественностью	PR-менеджер: стратегическая роль в развитии консалтинговых компаний (на примере сравнительных характеристик деятельности российских консалтинговых организаций)	Е.А. Кабанец	Н.А. Рудыка, к.т.н., доцент
Реклама	Организация рекламной кампании на основе поисковых систем в интернете (на примере «Яндекс-Директ»)	Д.К. Щербин	И.В. Федякин, к.т.н., доцент
Социально-культурный сервис и туризм	Проблемы и перспективы использования Московского метрополитена как объекта туристского показа	Н.В. Сергеева	С.Г. Загурская, к.э.н., доцент
Социология	Профессиональная карьера: условия формирования и развития	Е.А. Полякова	Е.А. Данилова, к.фс.н., доцент
Психология	Роль сенсорных систем при выполнении трудовой деятельности	К.В. Васильева	О.П. Стерлигова, к.пс.н., доцент
Государственное и муниципальное управление	Стратегическое управление в системе менеджмента на уровне корпораций	А.В. Гриценко	Л.П. Левицкая, д.э.н., профессор
Юриспруденция	Правовые проблемы становления федеральной контрактной системы в Российской Федерации	Н.Н. Хатунцев	В.М. Корякин, д.ю.н., профессор
Компьютерная безопасность	Разработка алгоритма защиты доступа к вэб-приложениям компьютерной системы железнодорожного транспорта	Е.Н. Амелина	М.Я. Клепцов, д.т.н., профессор
Управление и информатика в технических системах	Программный модуль отображения планового графика движения пассажирских поездов метрополитена для линий с «вилочным движением»	И.А. Чичкова	А.И. Сафронов, ассистент
Метрология и метрологическое обеспечение	Разработка и моделирование микропроцессорного прибора контроля качества электроэнергии	О.О. Кузьмина	А.М. Хлопков, старший преподаватель
Маркетинг	Разработка мероприятий маркетинга персонала организации	Е.А. Паршинцева	Е.А. Иванова, к.т.н., доцент
Финансы и кредит	Влияние мирового финансового кризиса на экономику России (состояние и перспективы)	Ю.В. Усик	В.Б. Безруков, д.э.н., профессор
Мировая экономика	Анализ экономической и финансовой деятельности предприятия	М.В. Маркова	Е.А. Иванова, к.т.н., доцент
Коммерция (торговое дело)	Коммерческая деятельность предприятий, функционирующих в сфере промышленной полиграфии	В.В. Тиосова	А.Н.Кожевникова, к.э.н., доцент
Управление персоналом	Организация перекрестных стажировок молодых специалистов с целью обмена передовым опытом между предприятиями полигона Московской железной дороги	Д.А. Бабак	В.А. Козырев, д.т.н., профессор
Бухгалтерский учет, анализ и аудит	Методы формирования сводной и консолидированной отчетности в соответствии с нормами российских стандартов и МСФО	Е.И. Глухова	Т.Н. Кузьминова, к.э.н., доцент
Экономика	Совершенствование способов и методов налогового администрирования	Р.С. Чуриков	Л.В. Петрова, к.э.н., доцент
Экономика и управление на предприятии (строительство)	Определение сметной стоимости развития железнодорожной инфраструктуры большого Московского окружного кольца	Е.В.Ведерникова	Е.А. Ступникова к.э.н., доцент
Менеджмент организации	Управление деловой карьерой работников организации на примере ЗАО «Рамакс Интернейшнл»	А.Ю. Горбушина	А.Б. Письменная, д.т.н., профессор
Прикладная информатика (в экономике)	Разработка информационной системы сетевого планирования для ремонтных предприятий ОАО «РЖД»	К.И. Куколева	Е.А. Сеславина, к.э.н., доцент
Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)	Экономическая оценка современных технологий перевозок грузов	С.М. Неживенко	М.В. Карпычева, к.э.н., доцент
Управление инновациями	Проект обеспечения надежности скоростного поезда «Сапсан»	Д.А. Степанов	Р. И. Зайнетдинов, д.т.н., профессор
Стандартизация и сертификация	Технология разработки стандартов на примере устройства автоматического регулирования давления в силовом пневматическом органе	О.А. Сусленкова	В.А. Карпычев, д.т.н., профессор
Автоматика, телемеханика и связь на ж.д.транспорте	Сеть транкинговой связи стандарта TETRA на станции Санкт-Петербург-сортировочная Московской Октябрьской ж/д	Р.О. Сергеев	Л.М. Журавлева, к.т.н., доцент
Вагоны	Расчетное обоснование параметров системы «вагон — эксплуатационная среда» на примере полувагона	Д.Ю. Емельянов	А.А. Иванов, к.т.н., доцент
Электрический транспорт железных дорог	Система автоматического управления электровозом однофазно-постоянного тока с применением нечеткой логики	Д.Ю. Бодейко	А.А. Чучин, к.т.н., доцент
Подъемно-транспортные, строительные, дорожные машины и оборудование	Одноковшовый фронтальный гусеничный погрузчик	Д.Р. Ханбекова	Н.Г. Гринчар, д.т.н., профессор
Электроснабжение железных дорог	Система тягового электроснабжения постоянного тока с повышенным напряжением в тяговой сети 24 кВ и обоснование ее электромагнитной совместимости с элементами инфраструктуры	А.И. Попов	М.П. Бадер, д.т.н., профессор
Локомотивы	Совершенствование эксплуатации пассажирских локомотивов депо Брянск	Ю.А. Аксенов	В.Б. Скоркин, к.т.н., доцент
Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство	Организация и планирование текущего содержания пути на участках скоростного движения	Ю.А. Объедкова	А.А. Сидраков, к.т.н., доцент
Системы автоматизированного проектирования	Программа расчета колебаний пролетных строений мостовых конструкций	Е.И. Недведская	И.В. Нестеров, к.т.н., доцент
Технология машиностроения	Участок механической обработки ручки КУ-116 с использованием обрабатывающего центра WT-150	Р.Ю. Музалев	Г.С. Мазин, к.т.н., доцент
Таможенное дело	Особенности проведения таможенных операций и таможенного контроля при перемещении товаров железнодорожным транспортом и пути их совершенствования	В.С. Прохорова	Е.В. Комарова, к.ю.н., доцент
Менеджмент в организации	Исследование психологических особенностей высококвалифицированных спортсменок для управления подготовкой команды на примере команды «Экспрессия» (эстетическая гимнастика)	А.К.Маматказина	А.А. Белкин, д.п.н., профессор
Промышленное и гражданское строительство	Ледовый дворец	К.Р. Давыдова	М.В. Шавыкина, к.т.н., доцент
Перевод и переводоведение	Социокультурные особенности английских фразеологизмов и способы их перевода на русский язык	И.Д. Панфилова	Л.А.Чернышева, к.т.н., доцент

НАШИ ГОСТИ

«Сименс» открывает секреты



Президент ООО «Сименс», в России и Центральной Азии, профессор Дитрих Меллер прочел на днях в МИИТе лекцию, посвященную проблемам развития высокоскоростного железнодорожного движения. Собственно говоря, эта лекция — начало целого цикла лекций на актуальнейшую в наши дни тему высоких скоростей на железнодорожном транспорте.

Дитрих Меллер начал с общих аспектов разития высокоскоростного движения. Доступно и доходчиво профессор объяснил сидящим в зале, что представляет собой современное высокоскоростное движение, каковы составляющие его компоненты. Рассказал он и об интереснейшей истории развития высокоскоростных железных дорог. Кстати, для многих было открытием, что первая такая магистраль была построена в Японии.

Разумеется, зашла речь и о «Сименсе» — сейчас одной из крупнейших компаний мира. Она основана в 1853 году. В этом году отмечалось 160-летие «Сименса» в России. Свой первый офис у «Сименса» появился в Санкт-Петербурге. А свой первый высокоскоростной электровоз специалисты компании разработали в начале XX века. Его скорость составила тогда 200 км в час.

Что же сейчас представляет собой «Сименс» в России? Это 3500 сотрудников, из которых 3400 — россияне. «Сименс» предлагает довольно широкий спектр продукции и услуг для различных отраслей: экономики, медицинской техники, промышленности и, конечно же, для транспорта.

Дитрих Меллер подробно проанализировал основные направления работы «Сименса» в России. Одно из стратегических направлений — это локализация, т.е. образование локальных компаний. «Сименс» сейчас реализует крупную программу и инвестирует около миллиарда евро в создание около 10 локальных производств различного направления.

Второе направление — регионализация. Д. Меллер напомнил, что компания имеет свои офисы во всех федеральных округах России и представлена более чем в 30 российских городах. Третье направление — это энергоэффективность. Практически любой проект «Сименса» отличает экологичность и энергоэффективность. Те же «Сапсаны» имеют очень низкий уровень потребления энергии.

Много интересного рассказал о своей компании Д. Меллер. Одним из главных направлений работы его специалистов является энергетика. «Сименс» — один из ведущих мировых поставщиков генераторов, газовых турбин, оборудования для электрических станций. Производят на «Сименсе» и высокотехнологичное медицинское оборудование — компьютерные томографы, рентген и т.д. Автоматические линии для автопрома, строительства подвижного состава это все тоже «Сименс».

Под занавес первой лекции Д. Меллер снова вернулся к проблемам современного развития высокоскоростных железных дорог, подчеркнул все преимущества высокоскоростного движения для пассажиров и для самих железных дорог. Так, например, на высокоскоростной магистрали Париж — Лондон время в пути сокращается с обычных пяти до двух часов, что позволяет реально сблизить европейские столицы.

Кстати, сейчас самый большой пассажиропоток имеет Япония. На линии Токио — Осака, где скорость 300 км в час, поезда в час пик отправляются каждые три минуты. Коснулся лектор и вопросов развития высокоскоростного движения поездов на магнитной подушке, где скорость составляет 600 км в час. Д. Меллер подчеркнул, что в наши дни общая протяженность высокоскоростных магистралей в мире составляет 11 с половиной тысяч километров.

Можно сказать, что эта лекция прошла в МИИТе на ура! Ждем следующую!

Ольга МАРЧЕНКО, УЗС-411

И Кристина не подвела!

НАШИ ЛЮДИ

«Не подведи, Кристина!» — так назывался материал, в котором мы две недели назад на спортивной странице «ИТ» рассказали о предстоящем выступлении на чемпионате мира по армрестлингу в польской Гдыне второкурсницы из ИПСС Кристины Тихоновой. Мы верили в нее и желали ей успеха на этом престижном турнире. И Кристина не подвела!

В острейших поединках на турнире силачей наша хрупкая второкурсница завоевала серебряную награду, одержав победы в четырех поединках и уступив лишь в финале, находящейся в блестящей спортивной форме украинской спортсменке Глафире Галушко. Редакция «ИТ» была первым местом в МИИТе, куда счастливая Кристина пришла с большой серебряной наградой. Теперь все по порядку.

35-й чемпионат мира, проходивший в главном Дворце спорта Гдыни, собрал около полутора тысяч участников из пятидесяти стран. Российская команда оказалась, пожалуй, самой многочисленной — 100 спортсменов. Россияне были представлены в юниорском, молодежном и взрослом турнирах, а также в состязаниях ветеранов и инвалидов. Кристина выступала в молодежном первенстве (до 21 года) в весовой категории до 50 килограммов.

— На пути к финалу у меня было четыре встречи, — рассказывает Кристина. — Во всех я побеждала соперниц меньше чем за минуту. Самым запомнившимся был полуфинал, где встретилась с россиянкой Ирой Спасенниковой — студенткой из Тюмени. Мы хорошо знаем друг дружку. На предыдущем чемпионате Европы в литовском Друскининкае она выиграла у меня в полуфинале, тогда я завоевала «бронзу». На этот раз сильнее была уже я. Думаю, что и это не последняя наша встреча. Я ведь собираюсь вернуть себе звание чемпионки мира, которое я завоевала в 2011 году в Алма-Ате.

В ближайших планах нашей «серебряной» Кристины выступления на Кубке чемпионов и на турнире за Кубок ректора.

Напомним, что Кристина в МИИТ поступила год назад, окончив среднюю школу чувашского села Верхняя Яндоба, где и начинала заниматься армрестлингом. По словам девушки, МИИТ был выбран неслучайно. О столичном вузе, где можно получить отличную специальность и вместе с тем не забывать во время учебы о любимом виде спорта, ей рассказали старшие школьные друзья, которые учатся в МИИТе.

— Все сложилось замечательно, — считает она. — Я и учусь с удовольствием, и время на тренировки и соревнования есть.

Напомним, в МИИТе Кристину тренируют большой энтузиаст армрестлинга, заслуженный работник физической культуры Ахмеджан Ибрагимович Рахматов и Вера Сергеевна Бабина. А в сборной команде Москвы спортсменку опекает заслуженный тренер РФ Артур Мамаджанович Агаджанян.

Виктор АНТОНОВ

УТРАТА

Нет больше «девочки–счастье»

Исполнилось 40 дней со дня трагической гибели студентки четвертого курса специальности «Управление инновациями» Эмилии Латыповой. Она стала жертвой автокатастрофы, виновником которой стал водитель, находившийся в состоянии алкогольного опьянения.

«Девочка-счастье» — так называли ее одногруппники. У Мили был уникальный талант: дарить окружающим ее людям тепло и радость. Она была человеком, который поддерживал и ободрял тебя, заставлял чувствовать, что ты личность и у тебя все должно получиться. Невероятно добрая, искренняя, солнечная, Миля точно знала, что все будет хорошо, никогда не унывала и преодолевала все трудности с улыбкой. Эмилия всегда хотела, чтобы ее друзья и близкие были самыми счастливыми.

Теперь у нас остались только воспоминания, чудесные моменты, которые мы разделили с Милей.

Эту потерю невозможно до конца ни понять, ни принять. Мы скорбим вместе с Милиными родителями и выражаем им искренние соболезнования. Мы будем скучать по тебе, Эмилия. Память о тебе всегда будет с нами.

Когда ты молод, жизнь кажется бесконечной, и ты не задумываешься о ее ценности так, как человек, вступивший в пору зрелости. Молодые люди, берегите себя, цените каждый прожитый день и не позволяйте никому прервать вашу миссию — жить на этой земле!

Педагоги кафедры «Инновационные технологии» и студенты группы ТУИ-411 МИИТ

НАША ИСТОРИЯ

Призванные исправить дело

В начале 1870-х гг. в России открылось много учебных заведений. Выделялись среди них технические железнодорожные училища. Инициаторы их создания быстро поняли, что работать по своей воле, «на свой страх и риск» будет неимоверно трудно. Да и ведомство, занимавшееся управлением дорогами империи и именовавшееся Министерством путей сообщения (с 1865 г.), было заинтересовано в том, чтобы вся профессиональная школа находилась и «в поле зрения», и «под постоянным надзором».

В 1882 г. в Министерстве был создан Учебный отдел. Управляющим назначили В.К. Делла-Воса. За десятилетие удалось сделать многое... Профессиональная школа министерства имела высшее учебное заведение и около тридцати училищ.

Внимание было сосредоточено на подготовке работников для нового вида транспорта — железнодорожного, так как строительство рельсовых путей не было обеспечено «своими кадрами».

Постройка первых дорог сопровождалась наплывом в страну техников-иностранцев, что вызывало опасение «за судьбу железнодорожного движения в случае войны». Дороги строились быстро, но дорого и плохо, ибо предприниматели из купцов и дельцов, приступая к их постройке, стремились получать высокую прибыль.

Опасения за судьбу Отечества усилились после окончания Русско-турецкой войны. А после крушения императорского поезда 17 октября 1888 г. под Харьковом они переросли в настоящую тревогу. А.И. Куприн свидетельствовал, что в те дни «повсюду служились молебны, и на всех углах ругали инженеров с подрядчиками...» *(Он писал о Москве.)*

Приток молодежи в Институт инженеров путей сообщения возрос, и он с подготовкой «инженеров к службе на наших путях сообщения» перестал справляться: «весьма много молодых людей были лишены возможности поступить в оный», «за постоянным недостатком свободных вакансий».

Князь М.И. Хилков, назначенный министром путей сообщения в начале 1895 г., после того, как освоился с новым делом, «испросил Высочайшее разрешение на разработку вопроса» об открытии «нового высшего учебного заведения, хотя бы с курсом учения несколько менее широким по сравнению с установленным для Института».

30 сентября 1895 г. разрешение было получено... «Всю сложную работу» по предстоящему делу возложили на управляющего Учебным отделом.

Евгений Степанович Волков трудился, «не щадя ни своего времени, ни здоровья». За две-три недели «им были выработаны общие основания организации предположенного к открытию ... учебного заведения».

Одним из главных недостатков профессиональной подготовки молодежи в те годы был, полагали современники, «поздний выход на практику». Попытку его устранить и предприняли в министерстве. Полагая, что «изучение практики и действительной жизни выгоднее начинать раньше, с более свежими силами и с меньшей требовательностью относительно удобств жизни и размеров вознаграждения».

Е.С. Волков

Планировалось, что студенты будут отдавать изучению теории три зимних периода, а практическому ознакомлению с делом — три летних. Такая организация учебного процесса позволяла производить «выпуск в инженеры» не в мае, а в сентябре. Окончивших курс намеревались «приравнивать по служебным правам к инженерам путей сообщения, выпускаемым институтом по 2-му разряду, с некоторыми, впрочем, ограничениями».

Основания организации деятельности новой школы 25 октября князь М.И. Хилков одобрил.

Затем провели совещания. «С целью установления учебного плана и примерных программ всех предметов преподавания». Первое состоялось 31 октября, последнее — через месяц. *(Председательствовал Е.С. Волков.)*

18 декабря собралась особая комиссия. В ее состав, кроме министра и управляющего Учебным отделом, входили: товарищ министра Н.П. Петров, директор Института инженеров путей сообщения М.Н. Герсеванов, председатель Инженерного совета В.В. Салов, директор департамента железных дорог В.С. Сумароков, директор канцелярии А.С. Ермолов, главный инспектор железных дорог В.А. Мясоедов-Иванов, профессора Н.А. Белелюбский, Ф.Г. Зброжек, Ф.Е. Максименко, Л.Ф. Николаи, Х.С. Головин, Н.Л. Щукин. «Новый рассадник инженеров» решено было именовать привычно — училищем. Инженеров в нем решили готовить по уже разработанной схеме: три года на теоретическую подготовку, два года — на закрепление знаний и умений на практике.

Учреждения гражданской части высшей технической школы страны учили тогда студентов в течение пяти лет. Новое, предполагалось, будет иметь «существенное отличие». Его питомцы начнут трудиться на два года раньше, и тем смогут содействовать ускорению развития инженерного дела в России.

«Дальнейшая разработка подробностей» организации училища, «составление положения и штата» были возложены на управляющего Учебным отделом.

«Е.С.» выполнил поручение министра «почти единолично», за 8 месяцев.

Государственный совет дал согласие на открытие Московского инженерного училища 11 мая. «Начать жить и действовать» было разрешено 23 мая. Высочайшей милостью.

Напряженные месяцы в жизни Е.С. Волкова сказались на его здоровье...

И поэтому летом 1896 г. основной груз забот взял на себя Ф.Е. Максименко, директор-организатор училища. За короткий срок смогли найти временное помещение и подготовить его к началу учебного года. Подобрали педагогов. Провели набор студентов.

Торжество по поводу начала занятий состоялось в теплый сентябрьский день, когда Русская православная церковь отмечала праздник в честь Воздвижения Креста Господня.

Министр путей сообщения князь М.И. Хилков участвовать в нем не смог: уехал в Сибирь, на главный строительный объект министерства. Вместо него делегацию из столицы возглавил Н.П. Петров.

Из его речи студенты, которым предстояло на следующий день, приступить к занятиям, узнали, что создавалось училище «при участии многих компетентных в деле высшего технического образования лиц».

Их имен товарищ министра не счел нужным назвать. Но многие в те дни знали, что «двигателем» дела был министр, его главными помощниками — управляющий Учебным отделом министерства Е.С. Волков и инспектор Петербургского института инженеров путей сообщения Ф.Е. Максименко.

Совет училища осенью 1910 г., после ухода Е.С. Волкова в мир иной, постановил в зале торжеств, рядом с портретом князя М.И. Хилкова, поместить портрет «одного из главных деятелей, принимавших самое близкое участие в основании» училища.

Ольга ТАТАРНИКОВА

При подготовке очерка был использован рассказ Ф.Е. Максименко «Управляющий Учебным отделом Министерства путей сообщения тайный советник Евгений Степанович Волков», опубликованный в 1911 г.

(Фото из фондов Николаевского областного краеведческого музея.)

«Инженер транспорта»
Главный редактор В.П. Янелис
Ответственный секретарь В.А. Водолажский

Фото: Ольга Симонова, Михаил Борисов
Верстка: Виктория Боткина
Адрес редакции: 127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9 (МИИТ)

www.miit.ru Тел. 681-29-22
it1924@mail.ru
Газета зарегистрирована в федеральной службе по надзору в сфере связи и массовых коммуникаций №ФС77-33631
Отпечатано в типографии ОАО «Издательский дом «Красная звезда» 123007, Москва, Хорошевское ш., д. 38

http://www.redstarph.ru
Заказ 4832
Тираж 1800 экз.
Подписано в печать 26 сентября 2013 г.