



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Минтранс России



РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТА
РУТ (МИИТ)

ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

ФЕВРАЛЬ 2021 (#1)

Студенческие love stories стр. 18

Общежитие. Давайте жить дружно стр. 28

Интервью со звездой Europa Plus стр. 16

Мы в социальных
сетях:



@rut_miit



@rut.miit



@rut_live



rutmiitvk



@gazeta_rut



**Ректор
Российского университета транспорта
Александр Климов**

Уважаемые коллеги! Сотрудники, студенты и аспиранты университета!

Поздравляю вас с праздником настоящих мужчин, олицетворяющих собой силу, решительность, мужество и заботу, – с **Днем защитника Отечества!**

Этот праздник объединяет не только ветеранов и военных. 23 февраля стал общенародным праздником: днем сильных, мужественных, твердых духом людей. Тех, кто хорошо учится и честно работает, заботится о родителях и всегда готов защитить свою семью. Мы знаем, что в памяти народа о годах Великой Отечественной есть страница о подвигах преподавателей и студентов университета. 6-я дивизия народного ополчения Дзержинского района формировалась в помещениях МИИТа. Более 300 миитовцев-рабочих, служащих, профессоров, преподавателей и студентов добровольно вступили в ее ряды.

Пусть молодежь будет достойна неувядаемой славы дедов и прадедов! Долголетия – ветеранам, надежного тыла и успешной службы – солдатам и офицерам.

Желаю вам крепкого здоровья, успехов во всех начинаниях и мирного неба над головой!

О делах насущных

Пока студенты закрывали зимнюю сессию, руководство вуза решало, какой будет жизнь университета в начале второго семестра. В каком формате продолжится обучение, состоятся ли некоторые массовые мероприятия и что нового в научном секторе – об этом «Инженеру транспорта» рассказали проректоры РУТ.

Занятия для студентов очной формы обучения по техническим и инженерным специальностям и направлениям подготовки в Российском университете транспорта начались с 8 февраля в очном формате (за исключением лекционных занятий, которые организованы в онлайн-режиме). Для остальных студентов очной формы обучения продолжился дистанционный формат. Приказ от 3 февраля об особенностях организации образовательного процесса по образовательным программам высшего образования во втором семестре 2020/2021 учебного года № 048/а подписал ректор университета Александр Климов.

Реализация образовательных программ заочной и очно-заочной форм обучения будет проходить преимущественно с применением электронного обучения и дистанционных образовательных технологий в соответствии с расписанием учебных занятий.

В приложении приказа ректора, опубликованного на сайте университета и в личных кабинетах, указаны специальности для онлайн- и офлайн-обучения. Расписание учебных занятий составлено с выделением очных и дистанционных дней и также размещено на официальном сайте РУТ.



**Первый проректор
Российского университета транспорта
Владимир Тимонин**



Традиционный «РУТ, на каток!» мы планируем провести 12 февраля. Мероприятие пройдет в самом сердце нашей страны – на ГУМ-катке. Яркие краски, гирлянды и огни софитов будут поднимать настроение рутовцам в преддверии Дня всех влюбленных.

К сожалению, количество билетов ограничено, и ими мы хотим поощрить лидеров студенческого самоуправления.

Спортивно-массовое мероприятие «РУТ, вставай на лыжи!» пройдет 28 февраля в парке «Медик». В программе 3 дистанции: 5 км – ГТО для мужчин, 3 км – ГТО для женщин и 3 км – забег «Здоровье» для всех.

Важно, что эти мероприятия пройдут на свежем воздухе для минимизации рисков распространения коронавирусной инфекции. После такого долгого дистанционного обучения студенты соскучились по офлайн-мероприятиям и друг по другу, а спорт – это отличный повод встретиться и провести время вместе.

**Проректор
Михаил Клёнов**

Сейчас мы подводим итоги двух конкурсов Минтранса: «Молодые ученые транспортной отрасли» и «Лучший студенческий реферат». Эти конкурсы проводятся под эгидой Министерства транспорта РФ, но с привлечением большого количества экспертов университета.

Также завершается конкурс научных работ студентов в области экономики. Он проходит в формате конференции на тему «Глобальные вызовы транспортной отрасли и национальной экономики». Финалисты конкурса из разных транспортных и нетранспортных университетов будут защищать свои работы в онлайн-формате.



**Проректор
Александр Савин**

Инновации на транспорте: что нас ждет в 2021 году

В наступившем году особое внимание будет уделено строительству и усовершенствованию автодорог. Так, включение Санкт-Петербургской агломерации в программу нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», уже в этом году позволит Северной столице и Ленобласти значительно обновить и улучшить качество дорожного покрытия.

Помимо этого, будут реконструированы 10-километровый отрезок федеральной автодороги А-157 Минеральные Воды (аэропорт) – Кисловодск, 28-километровый участок и мостовой переход через реку Тулому на Р-21 «Кола», а также 19 км автодороги Р-22 «Каспий». В эксплуатацию будет введен отрезок с 33 по 84 км автодороги М-1 «Беларусь». В свою очередь, федеральные дороги II категории продолжают доводить до 4 полос движения на расстояние более 350 км.

Проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» сделает пассажирские перевозки в регионах более комфортными и безопасными. 13 городских агломераций получают новый, современный и экологичный общественный транспорт. В регионы будет отправлено 305 автобусов и 107 троллейбусов.

В 2021 году будут завершены строительство железнодорожного моста через Москву-реку на Смоленском направлении МЖД и первый этап развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, а также дополнительные V и VI главные пути на участке Москва – Алабушево. Пропускная способность железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива будет увеличена.

Авиация планирует усилить развивать региональные аэропорты и маршруты. В 2021 году это коснется Челябинска, Минеральных Вод, Великого Устюга и Верхневелиюйска.

В рамках федерального проекта развития Северного морского пути на воду будут спущены 2 лоцмейстерских суда ледового класса Ice3 и 2 гидрографических суда. Будут введены в эксплуатацию новые объекты портовой инфраструктуры в портах Усть-Луга, Новороссийск, Тамань, «Суходол», а также в районе мыса Открытый.



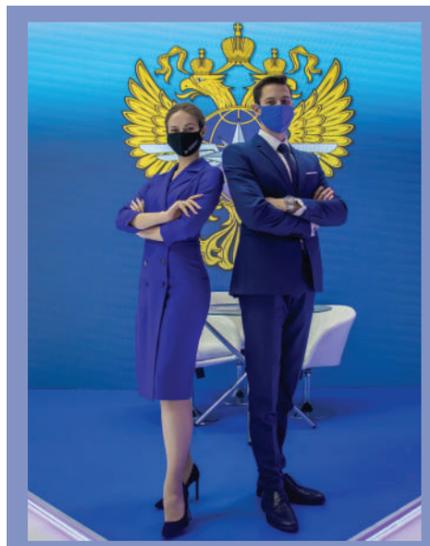
РУТ предоставляет стипендии на обучение в иностранных вузах

Рутовцы могут получить стипендию на обучение, стажировку или повышение квалификации в одной из стран, заключивших соглашение с Минобрнауки России в 2021/2022 учебном году. Сроки подачи заявки для получения стипендии на обучение: в Норвегии – до 9 марта 2021, в Китайской Народной Республике – до 10 февраля 2021, до 2 марта в Чешской Республике и до 15 февраля в одном из вузов Брунея. Более подробную информацию вы можете найти здесь:



РЖД проводит конкурс для молодых ученых

В 2021 году ОАО «РЖД» объявляет конкурс на предоставление грантов для молодых ученых. Чтобы подать заявку, необходимо обратиться в Управление научно-исследовательской работы до 15 марта 2021 года. Среди направлений научных работ по грантам: увеличение ресурса железнодорожных путей, охрана окружающей среды, логистика и управление складской деятельностью и многие другие. Ежегодно финансируется не более 3 работ, занявших с 1 по 3 место. Подробнее читайте здесь:



РУТ выступил экспертом на площадке бизнес-школы «Сколково»

Центр комплексных проектов Российского университета транспорта выступил приглашенным экспертом модуля «Транспортная система города». Модуль проходил с 11 по 15 января на площадке Московской школы управления «Сколково».

Эксперты РУТ проводили консультации управленческих команд по различным вопросам развития транспортных систем городских агломераций. От каждого региона приняли участие по 5–7 представителей – мэров и заместителей губернаторов. Всего в проекте задействованы команды из 100 крупнейших городов России. Они были разделены на 3 волны. В работе нынешней 2 волны приняли участие 39 команд, представляющие 41 город страны.

Целью модуля «Транспортная система города» являлось обучение представителей администраций регионов России принципам управления современным транспортным комплексом. По словам организаторов, уровень данного модуля имеет федеральный статус, поэтому приглашение РУТ в качестве эксперта само по себе является показателем высокоэффективной и компетентной работы университета.

Эксперт Центра комплексных проектов РУТ Алексей Смирнов рассказал, что представители центра высоко оценили приглашение университета и помогли командам там, где этого бы не смог сделать никто.

«Я считаю, что если бы экспертов Российского университета транспорта не было на этой площадке, то у команд имелся бы ограниченный выбор в плане решения транспортных проблем. Дело в том, что иные эксперты в некоторых вопросах проседали и не могли помочь командам. В определенных моментах мы смогли гораздо качественнее ответить участникам и достойно показать, что у РУТ есть высокий уровень экспертизы не только по железнодорожной тематике, но и во всей транспортной сфере.

Конечно, за РУТ закреплена слава железнодорожного вуза. Но эксперты Центра комплексных проектов на деле продемонстрировали, что их компетенции затрагивают всю транспортную отрасль, поэтому мы можем решать любые задачи. Таким образом, участвуя в проекте, университет реализовал еще и некую имиджевую функцию», – рассказал эксперт Центра.

Помимо консультативной работы с командами, представители Российского университета транспорта провели встречу с руководством Ульяновска, Екатеринбурга, Иркутска, Самары, Красноярска и других городов, с которыми были достигнуты договоренности по созданию образовательных программ повышения квалификации в сфере городского транспорта, внедрения анкерного рельсового скрепления АРС на сети метрополитенов и трамвайных путей.

Также организаторы модуля пригласили проректора РУТ Александра Савина на кампус МШУ «Сколково», чтобы ознакомиться с работой образовательного модуля и про-



вести встречу о возможностях взаимодействия и реализации совместных проектов.

«Кроме возможности подготовки образовательных программ, представителями нашего университета проводилась работа по продвижению наработок Российского университета транспорта в регионы. Нам удалось развить диалог с несколькими субъектами России по части разработок РУТ в области верхнего строения трамвайного пути. Уже запланированы командировки в регионы специалистов вуза для их работы по данному направлению.

Также выяснилось, что региональные специалисты хорошо себе представляют, что такое эксплуатация транспортных артерий, но у них отсутствуют компетенции по организации взаимодействия различных видов транспорта и прогнозирования развития этого взаимодействия. Здесь нам было интересно поделиться опытом Москвы в области разработки пересадочных узлов и организации работы транспортной отрасли.

Проект бизнес-школы «Сколково» еще не завершен. Мы продолжим наше участие как в подготовке индивидуальных образовательных программ, так и в продвижении наработок университета», – резюмировал проректор.

Программа подготовки управленческих кадров по международному стандарту МРА (Master of Public Administration. – Прим. ред.) была разработана экспертами бизнес-школы «Сколково» в партнерстве с Институтом медиа, архитектуры и дизайна «Стрелка», Высшей школой экономики и Российской экономической школой по инициативе ВЭБ.РФ.

Материал подготовил Артур ПУГАЧ

РЕГИНА НАЗАРОВА: «ГОРЖУСЬ ЛЮДЬМИ, С КОТОРЫМИ ДРУЖУ И РАБОТАЮ»

Где познакомиться с президентом, как проходит обычный будний день главной героини молодежной политики и возможно ли на работе приобрести настоящих друзей – это и многое другое удалось выяснить «ИТ» у директора Центра по социальной и молодежной политике Регины Назаровой. В открытом интервью она поделилась планами на 2021 год и рассказала, что для нее важнее – карьера или семья.

– Регина, ты создаешь впечатление очень активной девушки. Как построен твой обычный рабочий день? С чего он начинается?

– Когда я хожу на тренировку, то просыпаюсь в 5:50. Занимаюсь спортом я всегда только утром, потому что вечером занята допоздна. Потом уже иду на работу. А вот дальше рабочий день может закончиться даже в 10 вечера.

– В выходные удается отдохнуть?

– Недавно я выработала такую позицию, что выходные – не для работы. Когда в пятницу я понимаю, что если есть дела, которые можно сделать в течение понедельника, то я никогда на выходные не понесу работу домой. Люблю встречаться с друзьями, ходить на выставки и в театр.

– Ты неразрывно связана с университетом уже 10 лет. На какие периоды можно поделить это время?

– Ну первый период – мое студенчество. В это время немаловажным человеком стала Наталья Алексеевна Рудыка, тогда она была замдиректора Гуманитарного института. Когда я училась на 2 или 3 курсе, она пригласила меня поучаствовать в проектах молодежной политики. Сначала я была председателем студсовета ГИ, а затем и всего университета. Я на 100% уверена, что без опыта студсовета у меня не было бы сейчас никакого Центра по социальной и молодежной политике. Был двухлетний период, когда я возглавляла сразу 2 организации – студсовет и профсоюз студентов. Это было не совсем мое решение. Для меня это был очень нервный период в жизни. Но сейчас главное для меня – Центр по социальной и молодежной политике.

– Чем занимается Центр?

– Центр занимается организацией культурно-массовых мероприятий, волонтерским движением, студотрядами, службой делового протокола, а также под нашим крылом находятся все общежития.

– Но все говорят, что ЦСМП – это больше про концерты...

– У нас много работы, которая скрыта от посторонних глаз. Это те же самые студотряды, в которых задействовано около 700 человек в год.

– Чем удивит молодежная политика в новом году?

– Конечно, мы надеемся провести уже полюбившиеся всем мероприятия в очном режиме, а также готовим ряд



новых интересных проектов. Хотим уже сейчас организовать наши традиционные офлайн-мероприятия хотя бы в сокращенном формате в плане количества участников. Но мы абсолютно точно готовы придумывать новые онлайн-истории. Это не раз доказал прошедший год: я считаю, мы классно провели GrowUp.Online, «РУТ.Online», «Турслет» в режиме дистанта и другие мероприятия. Главное, что мы хотим сделать в 2021 году – открыть Дом молодежи. Он будет настоящим центром для студентов. На 1 этаже расположится коворкинг: пуфики, столы, компьютеры и 3 переговорных с разным функционалом. Любой желающий студент сможет туда прийти. На близлежащей территории мы разместим парковку для велосипедов и самокатов, амфитеатр как пространство для общения и столы для игры в настольный теннис. А 2 этаж будет административным, чисто для сотрудников ЦСМП. Очень надеемся открыть Дом молодежи уже весной.

– Что можно назвать самым сложным в работе директором?

– Мне было довольно сложно научиться разделять дружбу и работу. Да, со многими своими сотрудниками я давно знакома, мы вместе можем провести досуг, но ра-



Благодарность Минтранса из рук Министра транспорта Виталия Савельева

бота есть работа. Сейчас все тоже разделяют эту историю. Вообще, я горжусь теми людьми, с которыми дружу и работаю. В университете я приобрела реальных друзей – людей, которые стали для меня чем-то большим, чем просто сотрудниками. Я полностью им доверяю.

– У тебя множество наград. Какие из них ты можешь выделить?

– Буквально в середине декабря мне вручили благодарность Минтранса. Она запомнилась тем, что ее, в очень торжественной обстановке, вручал уже новый министр Виталий Савельев. И еще из наград отмечу благодарность в рамках Съезда Союза транспортников России в 2017 году. Тогда меня делегировали от университета впервые презентовать проект МТК «Образцово» лично президенту нашей страны Владимиру Путину.

– Что бы ты себе пожелала в наступившем году?

– Очень хочу, чтобы все близкие и родные были здоровы, это моя главная ценность. Раньше у меня был приоритет в сторону карьеры, но сейчас он смещен в семью. Я не считаю, что женщина должна с утра до ночи работать и строить карьеру. С другой стороны, я точно не тот человек, что будет сидеть дома, варить борщи и больше не работать. И все же я хочу пожелать себе в наступившем году обзавестись семьей. Я абсолютно точно понимаю, что готова к детям. Второе, что себе пожелаю – это собраться с силами и написать, а в будущем защитить кандидатскую диссертацию. Ну а третье: чтобы рядом со мной у всех все было хорошо.

МНЕНИЯ КОЛЛЕГ

Анастасия Полякова

«Регина всегда внимательна к своим сотрудникам и идет навстречу в любых ситуациях. За это мы всегда готовы работать сверх нормы, если того требует ситуация.

Регина обладает умением притягивать к себе очень светлых и добрых людей, поэтому и коллектив она собрала улыбочивый, веселый, а главное – эффективно работающий».

Яна Громова

«Каждое мероприятие, проведенное с Региной, – это уже своя интересная история. Что могу сказать о ней: позитивная и целеустремленная девушка, добивается поставленной цели при любых обстоятельствах. Знает, что и как надо делать, знает все прихоти нашей рутновской молодежи. Как мне кажется, в первую очередь вся ее работа приносит удовольствие. И каждый день наша милая Регина встречает с позитивом».

Марина Брюханова

«Мы с Региной неоднократно совместно входили в оргкомитет по организации и проведению Спартакиады транспортных вузов России. Она одна из самых коммуникабельных людей, которых я встречала. У нее есть талант находить общий язык и с высоким начальством, и с растерянными студентами-первокурсниками».

Беседовали **Мария ЕРМАКОВА** и **Артур ПУГАЧ**

Честный, светлый, мудрый

Памяти Валентина Васильевича Виноградова

24 января на 70-м году ушел из жизни наш коллега, замечательный человек, профессор, доктор технических наук Валентин Васильевич Виноградов, более 20 лет проработавший первым проректором нашего университета, много сделавший для родного вуза и транспортной отрасли.

Свой путь в университете Валентин Васильевич начал в 1968 году, поступив учиться на строительный факультет (Ныне – ИПСС. – Прим. ред.). С тех пор он не расставался с МИИТом, став частью его человеческого и интеллектуального капитала, одним из ведущих организаторов учебного и научного процесса крупнейшего транспортного вуза. Трудовую деятельность Валентин Васильевич начал в МИИТе в должности ассистента кафедры «Путь и путевое хозяйство» в 1975 году.

С 1997 по 2020 год Валентин Виноградов – первый проректор – проректор по учебной работе. Он отвечал за самое важное: подготовку тысяч специалистов для транспортной отрасли. И делал это с присущей ему высочайшей профессиональной ответственностью, тактом и новаторством.

Валентин Васильевич награжден знаками «Почетный работник высшего профессионального образования», «Почетный железнодорожник», «Почетный транспортный строитель», «Почетный работник транспорта России», медалью «В память 850-летия Москвы», многими ведомственными наградами. В.В. Виноградов – лауреат премии Правительства Российской Федерации 2014 года в области образования, «Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации».

Константин Пашков, директор Административного департамента Министерства транспорта РФ

«Транспортная отрасль понесла большую утрату. Порядочный, скромный, талантливый, красивый человек. С его именем на протяжении десятилетий связывали не только МИИТ, но и всю систему подготовки кадров нашей страны, главным образом для железнодорожного транспорта, основы экономики транспортной системы государства. Много лет Валентин Васильевич являлся первым проректором. Успехи университета во многом были предопределены его талантом, характером, коммуникабельностью, умением разговаривать с людьми и направлять их. Первый проректор – это всегда тыл, опора для ректора. Это командующий фронтом, который несет на себе весь груз ответственности за учебный процесс.

Я думаю, что Валентин Васильевич прожил красивую, интересную жизнь. За его уходом стоят сотни учеников



и тысячи выпускников, для которых имя Виноградова – не просто имя, а олицетворение вуза и начала жизненного пути. Это очень достойный путь для подражания».

Александр Климов, ректор Российского университета транспорта

«Мы провожаем замечательного человека, организатора, преподавателя, ученого. Его знания, его силы, которые он вкладывал на протяжении более 40 лет, сделали многое для развития как самого университета, так и в целом транспортного образования.

Доброжелательный, мудрый, с улыбкой на лице. Он решал самые сложные вопросы, которые неизбежно связаны с деятельностью одного из крупнейших университетов Москвы и крупнейшего транспортного вуза. Всегда занимался образовательной деятельностью, встречался

со студентами, читал лекции, позитивно взаимодействовал с коллегами. Это ученый, имевший свыше 100 публикаций в ведущих научных журналах.

Мы будем помнить Валентина Васильевича как человека, который внес огромный вклад в развитие университета и всего транспортного образования».

Таисия Шепитько, директор Института пути, строительства и сооружений

«Валентин Васильевич вел в нашей группе на факультете "Строительство железных дорог" дисциплину "Железнодорожный путь", курсовой проект. Это был молодой преподаватель, всего на несколько лет старше своих студентов, но уже тогда он удивлял нас глубиной своих знаний.

Профессионал во всем, в студенчестве он был Ленинским стипендиатом, всегда учился только на отлично. Валентин Васильевич по максимуму старался выполнить все, за что брался. Активно занимался наукой. Кафедрой "Путь и путевое хозяйство" тогда руководил профессор Георгий Шахунянц. Этого выдающегося ученого знали не только в СССР, но и в мире, а Валентин Васильевич был его аспирантом. И он выполнил прекрасную кандидатскую работу, великолепно защитил ее, чем заслужил восторженную похвалу Шахунянца, что было очень редким явлением. Столь же блестяще он защитил и докторскую диссертацию, тема которой очень актуальна и сегодня: "Прогнозирование и обеспечение надежной работы железнодорожных насыпей". Перед защитой докторской диссертации Валентин Васильевич год стажировался в Японии, для этого за год выучил английский так, что мог слушать в японском университете лекции ведущих профессоров и свободно общаться с ними.

Начиная с 1997 года, Валентин Васильевич обеспечивал надежную работу учебно-методического комплекса университета. В 2007 году меня назначили заместителем директора ИПСС по учебной работе, конечно, по согласованию с Валентином Васильевичем. И дальше мы уже рука об руку решали проблемы, которые возникали в образовательной деятельности.

Когда бы ты ни пришел к Валентину Васильевичу с каким-то, даже самым сложным, вопросом – ты уходил с решением. Он был всегда доброжелательным, мог сказать: "Ну здесь вы загнули, это так не делается", но решение всегда находилось. Это ученый с большой буквы, прекрасный наставник. Все годы, несмотря на большую занятость на посту первого проректора, он готовил аспирантов. Его аспирант Андрей Зайцев теперь доцент кафедры "Путь и путевое хозяйство", активно занимается исследованиями. И самое важное: Валентину Васильевичу всегда были интересны студенты. 23,5 года он – первый проректор по учебной работе – все эти годы принимал студентов и интересовался их проблемами. Например, когда решался вопрос о предоставлении академического отпуска, он не просто соглашался или не соглашался его предоставить, а беседовал со студентом и выяснял, что случилось в его жизни, нельзя ли решить проблему, не прерывая учебу. Это очень важно.

Я благодарна судьбе, что мне посчастливилось работать с Валентином Васильевичем. Это был честный, светлый и очень ответственный человек».

Евгений Виноградов, сын В.В. Виноградова, выпускник МИИТа

«Он был самым верным человеком. Верным во всем: в работе, в любви, в своих принципах. Он отдавал университету всего себя, он не мог по-другому. Мне не хватает его сдержанной улыбки, добрых и любящих глаз. Отец был самым надежным человеком, который часто жертвовал своими интересами ради других. Про таких, как он, говорят: "Я бы пошел с ним в разведку". Папа всегда учил меня идти до конца, оставаясь порядочным человеком.

Он не мог долго сидеть на месте, говорил, что лучший отдых – это смена деятельности. Папа замечательно готовил и вкладывал в это душу, как и во все, что он делал. Все мои друзья влюблялись в папу при первой встрече, он покорял их своим радушием и открытостью. Я всегда гордился своим отцом».

Андрей Пушкин, начальник учебно-методического управления

«Мой учитель, руководитель, наставник, друг. Таким он был для меня. И будет всегда.

Более 20 лет, по сути, вся моя взрослая профессиональная деятельность была так или иначе связана с Валентином Васильевичем Виноградовым. Зачисление на факультет довузовской подготовки в 2000 году, а затем в университет в 2002 году, диплом об окончании МИИТа в 2007 году, приказ о приеме на работу, поощрения и замечания – на всех этих документах стоит его подпись. Последние 8 лет практически каждый день начинался со встречи с Валентином Васильевичем для обсуждения, за неизменной чашечкой кофе, рабочих моментов, текущих планов и задач. С ним всегда можно было откровенно обсудить любой рабочий, да и не только рабочий, вопрос, а любая задача, которая еще 5 минут назад казалась невозможной, обретала четкую траекторию своего решения.

Интеллектуал и прекрасный рассказчик. Валентин Васильевич с удовольствием рассказывал о своих путешествиях с семьей, времени, проведенном на стажировке в Японии, занятиях на даче, Русском Севере, которым он не уставал восхищаться, городе Тихвине и своей малой родине – деревне Струги, – студенческих годах, работе в Путеепытательной лаборатории... Он всегда был искренен, мудр, отзывчив, умел раскрывать в людях их лучшие качества.

Его отличало огромное уважение к своим учителям, стремление передать свои знания и убеждения ученикам и коллегам, личным примером подтвердить принцип, что если уж взялся за какое-то дело, то делай его хорошо, открыто и честно. По-другому Валентин Васильевич и не мог, по-другому не должны и мы – его ученики».

Редакция «Инженера транспорта» приносит глубокие соболезнования родным и близким Валентина Васильевича Виноградова.

Материал подготовили
Алиса ЯНЕЛИС и Алина ПАШИНА

АНДРЕЙ КОЗЛОВ: «СЛУЖИТЬ В АРМИИ – ЭТО ПОЧЕТНО»



Какие качества важны в мужском коллективе? Мешает ли дистанционка подготовке будущих солдат? Какие события в жизни военного самые яркие и запоминающиеся? Об этом, а также о том, есть ли место досугу в жизни военного и почему офицерам не стыдно учиться у солдат, рассказал герой рубрики «Без галстука», начальник военного учебного центра при Российском университете транспорта, генерал-майор Андрей Козлов.

Военный учебный центр (ВУЦ. – Прим. ред.) был создан в 2019 году. Окончившие обучение в нем вчерашние мальчишки получают звания солдат (матросов) запаса, сержантов (старшин) запаса. С 2021 года центр начинает готовить офицеров запаса: командиров взводов, помощников военного коменданта железнодорожного участка и станции. О центре, о себе и военной службе рассказал подробнее начальник ВУЦ Андрей Козлов.

★ ОБ УЧЕБЕ И СТУДЕНТАХ ★

– Как попасть в военный учебный центр молодому парню?

– Каждый год, как правило, в конце декабря, мы проводим собрания студентов всех институтов, где рассказываем о ВУЦ, о преимуществах, которые дает ребятам обучение у нас, а также о правилах поступления. Любой студент университета имеет право обучаться по программам военной подготовки. Для этого нужно подать заявление и пройти конкурсный отбор, основными критериями которого являются состояние здоровья, профессиональная пригодность к обучению по конкретной военно-учетной специальности, физическая подготовка и успеваемость по итогам второго года обучения. По завершении военной подготовки наши выпускники зачисляются в запас и службу в Вооруженных силах не проходят. Открытие военного учебного центра вызвало живой интерес у студентов. Желающих пройти обучение каждый год становится больше.

– Какими главными качествами должны обладать студенты?

– Для меня это честность и справедливость. Также парни должны обладать определенным уровнем знаний и физических возможностей, чтобы достичь хороших результатов в военной подготовке.

– Что будут уметь парни, когда окончат ВУЦ?

– Здесь они получают и совершенствуют навыки в соответствии с выбранной военно-учетной специальностью, научатся обращаться с оружием, улучшат свою физическую форму. Ребята стараются в глазах других не выглядеть слабыми и демонстрируют все, на что они способны. В жизни это пригодится. Я уверен, что служить в армии – это почетно. Потому что в мужском коллективе ты получаешь жизненный опыт и мощнейший заряд на будущее. Все-таки это особый коллектив, где каждый парень хочет реализоваться, показать свои лучшие качества. И я всегда говорю ребятам, что они, находясь в этом коллективе, должны в первую очередь почувствовать плечо друг друга, чтобы потом на жизненном пути могли вспомнить о днях военной подготовки, которые закалили их характеры, развили стойкость и стремление к цели.

★ О ДИСТАНЦИОНКЕ ★

– Как проходят занятия дистанционно?

– Пандемия заставляет преподавателей и студентов перестраиваться, критически мыслить, проявлять творческий подход и гибкость, много и по-иному общаться

и сотрудничать. Для нас это тоже было новым. Но я считаю, что мы достойно справились с этими задачами. Студенты у нас очень грамотные, отнеслись к ситуации с пониманием, так что некоторые организационные моменты занятий продумывались с учетом их мнения. Но, конечно, военная подготовка должна проводиться в очном формате.

– Сохраняется ли строй, слаженность?

– В армии любое занятие начинается с построения и проверки личного состава, внешнего вида и формы одежды. К сожалению, при дистанционном обучении это носит формальный характер.

★ О ВАЖНЫХ СОБЫТИЯХ ВОЕННОЙ ЖИЗНИ ★

– Почему Вы выбрали военную службу?

– У меня дядя прошел войну, был офицером запаса. Он много рассказывал о своей службе в армии, и я решил поступать в военное училище. К тому времени я окончил техникум с красным дипломом, так что мое решение было вполне зрелым.

– Расскажите о службе. Как получили первое звание?

– Первое воинское звание (Лейтенант. – Прим. ред.) для меня, как для любого офицера, – запоминающееся событие. Оно присваивается приказом министра обороны по окончании военного учебного заведения. Затем была служба в Вооруженных силах. Я прошел все должности: от командира роты до начальника управления железнодорожных войск Южного военного округа.

– Какие у Вас самые яркие впечатления со времен службы?

– Ярким было начало, когда я оканчивал Камышинское военное строительное командное училище, а попал служить в железнодорожные войска. За 37 лет службы немало было сильных впечатлений и незабываемых событий. Из недавнего – выполнение государственной задачи по строительству железной дороги Журавка – Миллерово в обход Украины, имевшей огромное значение для обеспечения безопасности и интенсивности перевозок на южных направлениях страны. Я был руководителем этой стройки. Проект предусматривал большой объем земляных работ: 40 млн кубометров и 294 километра пути. В работах было задействовано больше 1 000 военнослужащих и 450 единиц специальной строительной техники. Это была очень сложная, но интересная работа. Задача была поставлена президентом страны на 3 года, но мы выполнили ее за 2. Работы велись зимой и летом, без остановок. Колоссальный труд всех, начиная от проектировщиков и заканчивая исполнителями. За строительство этого участка министр обороны РФ, генерал армии Сергей Шойгу вручил 39-й отдельной железнодорожной бригаде орден Жукова и отметил, что эта награда является заслуженной оценкой высокой стойкости и профессионального мастерства личного состава бригады.



29 июня 2019 года. Полигон «Алабино» в Московской области. «Гонка героев» на одном из этапов «Курсантского броска»

★ О ДОСУГЕ ВОЕННЫХ ★

– Как проводите досуг, и есть ли он вообще?

– Свободного времени у офицеров, как правило, немного. Выходные стараюсь проводить с семьей, уделить внимание родным и близким. С удовольствием играю в бильярд и шахматы. Иногда удается организовать активный отдых с коллективом военного учебного центра, например, поиграть в пейнтбол.

– Куда Вы любите отправляться в путешествие?

– Когда появляется возможность, я обязательно посещаю родные края. Это берега Волги и Дона. Вообще, в России очень много мест, которые стоит посмотреть.

– Как обычно проходит отпуск?

– Отпуск стараюсь тщательно планировать. Нужно успеть и отдохнуть, и заняться домашними делами, на которые обычно не хватает времени.

– Какое напутствие хотели бы дать будущим студентам ВУЗ?

– Прощаясь с нашими первыми выпускниками в августе 2020 года, я сказал: «Главное – быть справедливым по жизни». Желаю ребятам найти свою дорогу и добиться высоких результатов.

Беседовала **Алина ПАШИНА**

Инициатором проведения этих соревнований является министр обороны Российской Федерации генерал армии Сергей Шойгу.

Такие мероприятия повышают престиж военного образования и укрепляют здоровый дух спортивного соперничества между курсантами организаций Минобороны и студентами военных вузов и учебных центров.

Команда Российского университета транспорта (МИИТ) достойно выступила, заняв 29 место в общем зачете (89 команд-участниц).

Большой ремонт

Что сделано в 2020 году



Социальная среда:

- Отремонтированы 24 санузла
- Столовая в ГУК-3
- Ведется капитальный ремонт Дома молодежи

Учебные помещения:

- Ведется ремонт 28 аудиторий

Общежития:

- Отремонтирована 81 жилая комната

Произведен монтаж:

- 10 100 кв. м кровельных покрытий
- 8 053 пог. м* систем водоснабжения и водоотведения
- 21 435 пог. м систем отопления, вентиляции и кондиционирования
- 155 800 пог. м систем электроснабжения

Произведены отделочные работы:

- 24 500 кв. м в помещениях
- 2 500 кв. м фасадов

* – пог. м – погонный метр



Роман Волков, проректор

«Еще никогда в своей современной истории МИИТ, а ныне – РУТ, не подвергался настолько мощному ребрендингу в столь короткий временной отрезок. В 2020 году нам удалось не только существенно обновить имущественный фонд университета, но и начать возведение новых объектов. Так что, вернувшись в университет с надоевшей всем "удаленки", и преподавательский корпус, и студенты будут приятно удивлены.

За период дистанционного обучения хозяйственные и строительные подразделения РУТ проделали большую работу по ремонту фасадов, инженерных коммуникаций, мест общего пользования. На фото перед вами – новый

облик фасада ГУК-2. Но очень серьезно здание преобразилось и внутри: санузлы оборудованы новой инновационной сантехникой (надеюсь, студенты будут к ней лояльны), заменили более 1,5 км трубопроводов и проложили 4 км новых электрических кабелей. Сейчас производим ремонт кровли.

В ГУК-3 открыта столовая с новым уровнем оказания услуг. В этом году планируем вплотную заняться фасадом, окнами, кровлей, инженерными коммуникациями и отдельными аудиториями корпуса. Также в планах текущего года – открытие в ГУК-8 детского технопарка и Высшей инженерной школы, обновление ГУК-6 и ГУК-14. Об этом мы расскажем более подробно в ближайших номерах "ИТ".

Вместе мы не только создаем движение, но и достигаем прорывных обновлений всего имущественного комплекса ведущего отраслевого транспортного университета России!»

В зиму на ретропоезде

Закрытые границы стран в период пандемии – самое время осваивать горнолыжные склоны Подмосковья. 22 января в рамках проекта «РЕТРОАКТИВ» студенты Российского университета транспорта отправились на один из них – горнолыжный клуб Леонида Тягачева, – и не забыли прихватить с собой фотографа и корреспондента «ИТ». Мы расскажем вам, как это было, а заодно поделимся новым мультимодальным маршрутом.

Пятница, 8:36 утра, Савеловский вокзал. Так начиналось наше маленькое путешествие. Поезд невозможно было спутать с другим – «круглоголовая» ретроэлектричка темно-зеленого цвета с ярко-оранжевой вывеской и надписью «Яхрома».

Удобно устроившись, мы отправились до первой точки в маршруте – станции Турист. Впереди был час поездки и возможность согреться горячим чаем из самовара, насладиться прекрасными видами русской зимы с ее заснеженными деревьями и самое главное, погрузиться в атмосферу советского времени благодаря интерьеру вагона.

Добравшись до станции, нас ждала пересадка на легендарный «Икарус» – самый популярный автобус в советских городах в 70–80-х годах прошлого века. Если дизайн поезда выдавал свою новизну современным оборудованием, то в «Икарусе» время будто остановилось в далеких 80-х: все детали панели водителя, по всей видимости, не менялись, сохранились кресла с ручками на спинке, обтянутые бурым дерматином, и даже никуда не делся резкий запах солирки.

Наконец мы добрались до места назначения – горнолыжного клуба Леонида Тягачева, расположенного в 3 км от станции Турист. Всего на территории 13 трасс, среди которых есть учебные склоны, трасса для тубинга, беговых и горных лыж, а также каток.

Ребята времени не теряли: отстояли очередь в прокат и превратились из студентов РУТ в экипированных лыжников и сноубордистов. Через несколько минут кто-то уже гордо стоял на склоне для профи, а кто-то отряхивал снег после падений на учебной трассе. Но итог для всех один – позитивное настроение и розовые щеки. Приятным сувениром для участников поездки стали наклейки в стиле агитационных плакатов СССР.

В программу входило катание на лыжах, сноуборде, тубинге и коньках. Любители авто, уже получившие права, могли посетить урок экстремального вождения. Расслабиться после активного времяпрепровождения можно было на сеансе массажа на лечебно-терапевтическом оборудовании. Завершающий этап – чаепитие с угощениями и возвращение домой по уже знакомому маршруту.

«Все было бесподобно! Начиная от транспорта, на котором мы добирались, заканчивая горячим чаем с блинчиками. Поезд, на котором мы ехали, был оформлен в духе советского времени. Это нагоняло особую атмосферу. На самой базе нас приняли очень тепло: мы могли бесплатно подниматься и спускаться сколько хотели. Спустил долгое время я наконец-таки занялся своим любимым видом спорта – сноубордингом. Горки были и пологие, где можно размяться, и крутые, где можно погонять», – поделился Давид Мхоян, студент ИПСС и участник танцевального коллектива 1 STEP CREW.



Пресс-блог-тур «РЕТРОАКТИВ» организован ОАО «РЖД» совместно с центром активного отдыха Леонида Тягачева при поддержке комитета по туризму Московской области в рамках проекта «Зима в Подмосковье». Его главная цель – познакомить и вовлечь жителей Москвы и Московской области в активный отдых и популяризовать здоровый образ жизни. Студенты РУТ единогласно считают, что цель была достигнута!

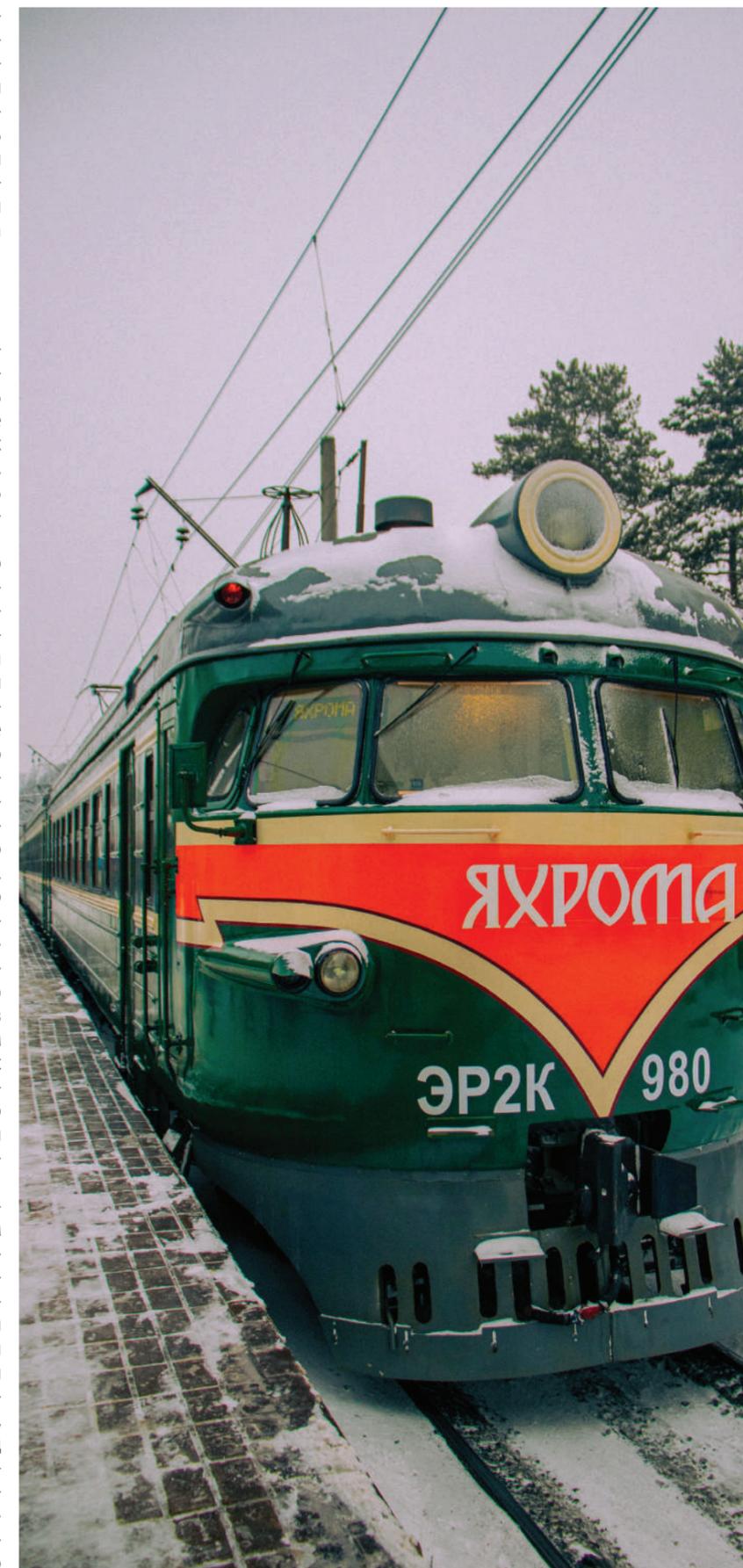
Вперед в прошлое

В советское время зимние виды спорта были в почете, и многие граждане проводили выходные за городом, катаясь на лыжах. Тогда даже были специальные турпоезда – «Лыжные стрелы». На них можно было добраться до места катания. ОАО «РЖД» возродило традицию: теперь добраться до горнолыжных склонов можно на ретропоезде «Яхрома».

Поезд «Яхрома» будет ежедневно (Кроме понедельника. – Прим. ред.) отправляться с Савеловского вокзала, конечная станция – Яхрома. От Савеловского вокзала электричка отправляется в 8:36 по будням, в 08:16 по выходным и 15:46 ежедневно. Обратный состав отправляется в 14:06 и 21:28 ежедневно, а также в 22:01 по субботам. Стоимость билета по праздничным и выходным дням – 500 рублей, в рабочие дни – 300 рублей. В стоимость билета входит трансфер – ретроавтобус «Икарус», от железнодорожного вокзала до нужного горнолыжного парка.

Выбрав этот маршрут, вы несомненно окунетесь в атмосферу советского времени. В составе ретропоезда «Яхрома» будут курсировать 8 воссозданных вагонов электропоезда серии ЭР2К, интерьер которых выполнен в стиле 80-х годов прошлого столетия с использованием тематической атрибутики, спортивных агитплакатов и фотокартин. Таких поездов в нашей стране почти не осталось, но несколько выводимых из эксплуатации составов сохранили для музейных и туристических целей.

Конечно, для удобства пассажиров вагоны пришлось модернизировать. Рядом с советскими деревянными лыжами, которые висят в качестве декора, вы увидите конструкции для перевозки современного оборудования. Простые, на первый взгляд, деревянные сиденья снабжены подогревом. В вагонах есть USB-зарядки для гаджетов. В пути пассажирам предложат бесплатный горячий чай из самовара, дополнением к которому станет рафинад в фирменной упаковке, в которой подавали сахар в советских поездах. Приобрести билеты на ретропоезд «Яхрома» можно уже сейчас на официальном сайте ОАО «РЖД», при помощи мобильного приложения или в кассах Савеловского вокзала.



Радиоведущая **Europa PLUS** поздравила рутовцев с Днем студента

25 января в России отметили не только Татьянин день, но и День студента. А это отличный повод узнать, какими были в студенческие годы известные медиаличности. В составе городского проекта «СПЕЦКОР» корреспонденты «Инженера транспорта» пообщались с радиоведущей «Европы Плюс» **Еленой Абиатаевой** и попросили рассказать о первом опыте в медиа, своей студенческой поре и любимом виде транспорта.



– Елена, как в Вашей жизни появилась радиожурналистика? Как вообще началась карьера?

– Окончила Ташкентский электротехнический институт связи и встала перед выбором: идти работать экономистом или, следуя зову сердца, заняться тем, что мне действительно нравится. А радио мне ужасно нравилось. В тот момент в Ташкенте был объявлен конкурс радиоведущих. Я успешно написала работу на социальную тему и прошла. Помню свой первый эфир: от меня требовалось только сводить музыку и объявлять время. Короткая фраза «в Ташкенте 9 часов вечера» вызывала у меня адский мандраж. Я так волновалась, что у меня тряслись руки и дрожал голос. Сейчас на радио я не боюсь ничего – особенно объявлять время.

– Имеет ли значение для ведущего врожденный талант? Или всему, в том числе и ведению программ на радио и ТВ, можно научиться?

– Научиться можно всегда и всему. Для этого достаточно открыть TikTok и посмотреть, что снимают и выкладывают люди. Я думаю, что талант – это то, чем ты отличаешься

от других, то, на чем ты можешь сделать себе имя. Касаемо медиа, это может быть голос, улыбка, взгляд, подача, шарм. Я, например, поняла, что мой голос может стать источником дохода. Я долгое время работала в озвучке и продолжаю заниматься этим сейчас: озвучиваю сериалы, трудилась на MTV и телеканале «2x2». Но мой голос – это то, над чем я работала: до 20 лет я не выговаривала букву «Р». В школе меня дразнили, поэтому я старалась избегать слов, в которых встречалась эта буква. И в 20 лет, когда я попала на курсы радио, наш диктор заставляла меня постоянно произносить короткие речевые установки, состоящие из одних слогов. После долгих и упорных тренировок – полчаса ежедневно проговаривала упражнения – я наконец начала выговаривать «Р». И это при том, что в детстве мама затащила меня по логопедам, ни один не мог тогда мне помочь. Когда я сама почувствовала, что хочу работать на радио и должна научиться, я поверила в себя, так и заговорила.

– И все-таки Ваша харизма и артистичность – это результат долговременной работы над собой или природные качества?

– Никакого секрета здесь нет, все дело в постоянной и плодотворной работе над собой. Каждый день я оттачиваю свои навыки дома перед зеркалом и стараюсь сегодня превзойти себя вчерашнюю. Впрочем, генетика тоже сыграла свою роль: моя двоюродная бабушка – артистка Башкирского театра оперы и балета. Может, и оттуда мне что-то перепало. А вот моя мама всю жизнь мечтала стать артисткой, но в итоге стала геофизиком. А вообще-то, любого человека можно научить держаться перед камерой, разговаривать и жестикулировать.

– Расскажите о своем студенчестве. В школе Вы были отличницей, а как дела обстояли в институте?

– В университете я училась неважно: мама переживала, что я не сдам первую сессию. Ее опасения подтвердились, и мне пришлось идти на пересдачу начертательной геометрии. Наверное, все потому, что я поступила не туда, куда меня тянуло. Но моя тетя и мама хотели, чтоб я «удачно» вышла замуж, поэтому отправили меня учиться в университет связи, еще и на ту специальность, в которой я ничего не смыслила. Как сейчас помню: преподавательница даже грозилась, что «выкинет» меня из университета. Но я с горем пополам сдала сессию: за 5 шампуров сочного шашлыка.



Но позже, когда мы стали изучать профильные науки – историю, например, – мне стало интереснее учиться.

– Что из студенческой жизни вспоминается с особой теплотой? Поддерживаете ли Вы общение с одногруппниками?

– Первое время после выпуска мы с однокурсниками были очень дружны: часто общались, отмечали какие-то праздники, поддерживали друг друга. Но со временем многие уехали: кто-то в Канаду, кто-то – в Америку, Китай или Южную Корею. Но добрая традиция поздравлять друг друга с профессиональными праздниками все же осталась.

«До 20 лет я не выговаривала букву "Р"».

Особенно запомнилась игра в КВН, в которой я принимала активное участие. Мне тогда казалось, что наши выступления – это позор, но девочка из нашего коллектива с оригинальным названием «Бурановские бабушки» стала звездой университета. За ней потом ухаживали все пятикурсники.

Традиция отмечать День студента нас миновала. Более активно мы отмечали день радио – 7 мая. Денег у нас, студентов, было мало, но мы нашли решение и этой проблемы. Обнаружили, что если купить тыкву, то ее можно есть еще целую неделю. Для нас 25 октября – это День тыквы.

Мы до сих пор списываемся и поздравляем друг друга. «Напекла тыквенных пирогов в память о тех временах?» – спрашиваем мы друг у друга и смеемся как в первый раз.

– Так как мы из транспортного вуза, интересно узнать, каким видом транспорта пользуетесь чаще всего и какой из них любимый.

– Сейчас я перемещаюсь на собственном авто, но до его приобретения я обожала метро! У него какой-то особый запах, много людей, каждый из которых спешит по своим делам. Еще я люблю поезда. Я их предпочитаю даже самолетам. В 2009 году мы ездили в путешествие Москва–Владивосток. Эта поездка очень мне запомнилась: если считать с остановками, то мы провели в поезде 40 дней и ночей. По приезде в Москву я не могла спать еще 2 недели: так сучала по стуку колес.

– Ваши пожелания студентам Российского университета транспорта.

– Дорогие студенты! Вы очень быстро окончите свои вузы и выпорхнете из своей теплой альма-матер в красивую и интересную взрослую жизнь. Хочу пожелать вам всегда нести гордое имя выпускника транспортного вуза и всей душой любить свою профессию. А если полюбить профессию никак не получается, то желаю вам найти то, что будет вас вдохновлять.

Беседовала **Полина КАБАНОВА**

Они не смогли

друг без друга

Я календарь переверну – и снова 14 февраля, на фото я твое взгляну... И начну думать, что же тебе дарить на «ненашенский» праздник всех влюбленных. День святого Валентина или День всех влюбленных. Католический праздник прижился в нашем климате, скорее всего, из-за календарного расположения. Середина февраля в наших широтах – разгар зимы, холод, настроение ниже плинтуса. Вот тут-то красные сердечки и всякие милые штучки на всех витринах магазинов как никогда кстати.

Увы, российский аналог, День Петра и Февронии, хотя тоже про любовь, религию и смерть, не прижился в нашем молодом народе. Может, потому что празднуют летом, 8 июля, когда все в отпусках, на дачах, Мальдивах, байкалах, хургадах. Не до сердечек уже...

Не будем углубляться в этот вопрос, а лучше поговорим о традициях. Очень славная имеется в Российском университете транспорта: мероприятие «РУТ, на каток!» проходит в День всех влюбленных. Еще одна традиция связана с «Инженером транспорта»: февральский выпуск всегда украшают счастливые лица пар, в судьбе которых РУТ играет ключевую роль.

Любите ли вы лабораторки так, как любят их наши герои?



Павел и Алла Кузьмины

Алла

«Мы познакомились в 2013 году, когда поступили на 1 курс университета на специальность "Стандартизация и метрология", попали в одну группу. До 4 курса общались как одноклассники, считая друг друга чужаками. Оба были веселые и любили развлечь товарищей на парах. При этом Паша иногда так громко смеялся, что это злило меня...»

Но как ты уже понял, дорогой читатель, у этой истории есть продолжение. И особая благодарность преподавателю за ту самую лабораторную.

Паша

«На 4 курсе нас посадили рядом за компьютер на лабораторных работах, после чего мы стали постоянно смеяться вместе и ближе общаться. Я пригласил Аллу в кино, на "Доктора Стрэнджа": мы оба любим фантастику. Но потом мы поссорились».

Алла

«Я попросила помочь мне с курсовой работой. Он разбирался в этом предмете лучше всех в группе. Взамен на это я должна была приготовить обед, ведь Паша очень любит вкусно поесть. Но он проспал и не приехал. Я сильно обиделась, мы сидели на парах молча и не разговаривали. Я первая сделала шаг к примирению, а Паша быстро "включился". Отношения стали развиваться дальше».

Каждый раз, когда Алла приезжала из Новотроицка в Москву, Паша оставлял в ее комнате в общежитии сюрпризы и дарил цветы. А когда Паша возвращался из Чебоксар в Москву, Алла готовила его любимые блюда – это стало традицией: встречать друг друга праздником.

Алла

«В ноябре 2019 года Паша организовал поездку в Таиланд. Побывать там было нашей мечтой. Он сделал мне предложение 26 ноября на закате, прямо на крыше ресторана с видом на море. Это было так романтично, что я не могла ответить ничего другого, кроме "Да"».

Будьте осторожны: совместное поедание гранита наук вызывает любовь. А вы, девочки, и дальше ищите женихов в качалках!

Следующая история началась в поезде Москва – Анапа.

Гриша только пришел работать проводником в отряд «Юность» (Если вы еще не знаете, что это за отряд, то читайте наш июльский выпуск прошлого года. – Прим. ред.), а Света уже имела небольшой опыт, поэтому ей в напарники дали стажера. Высокий, симпатичный, с модной прической. Тут-то сердечко Светы и растаяло. Поездная романтика сделала свое дело. Сытно накормленный гречкой с сосисками, Гриша остался вечным напарником: ребята начали встречаться. Каждый рейс в одном вагоне. Но пришла беда, откуда не ждали – повестка из военкомата. Гришу призывают в армию, Света в – слезы, да еще и в ее день рождения!

Света

«Ночь 4 июня, крыша, звезды, фрукты. Гриша устроил мне сюрприз на день рождения. И вот в такой романтический момент он просто коротко спросил...»

Гриша

«"Выйдешь за меня, когда из армии вернусь?" – спросил я. Она заплакала и согласилась. Я ушел в армию, а Света приехала на присягу. И тут я подумал: а чего тянуть? Поженились 11 сентября».

Света

«Это было спонтанное решение, но я ни разу не пожалела».



Григорий Токарев и Светлана Дугинова

Диана

«Заочно мы были знакомы очень давно. Мы часто пересекались на крупных мероприятиях, потому что Илья был фотографом, а я состою в протоколе и участвую в их организации. Лично мы познакомились на последнем очном "Турслете". Организатор Илья в образе заключенного подошел ко мне, тыкнул ненастоящей пилой и предложил сделать фотографию. Но тогда наше общение не получило развития, потому что у меня был молодой человек...»

Илья

«Это был февральский "РУТ, на каток!", я искал жертву для фотографии. И вдруг увидел Диану: красивую, одиноко катающуюся девушку. Стал думать, как бы мне ее остановить. Ничего лучше не придумал, как выставить руку, и... Она упала. Так "извини" стало катализатором наших отношений. В конце марта, до начала карантина, мы начали встречаться».

Диана

«Так случилось, что уже в марте наступила пандемия. И начало наших отношений пришлось на дистанционный формат обучения. Несмотря на это, Илья часто приезжал ко мне с цветами и вкусняшками. Даже когда в Москве была самоизоляция, он находил возможность увидеться и побыть рядом».

Илья

Илья Антонов и Диана Дидушок

«Большая часть общения во время пандемии проходила в онлайн-режиме. Мы не виделись месяца полтора. Несмотря на все запреты, я не выдержал и приехал к ней. С того момента мы стали проводить время вместе все чаще. Мы из разных институтов, и, можно сказать, благодаря моим отношениям с Дианой, наши институты сблизились. Она подружилась с моими друзьями из ИУЦТ, а ее окружение хорошо приняло меня. Уже летом мы "отрывались" на полную. Только в июле мы съездили 4 раза с палатками в лес, посетили Калининград и просто очень круто проводили время!»

Вот такие романтические истории. Разные, но со счастливым концом.

Вспомним классика: «Миром правит любовь». И если вы свою еще не встретили, присмотритесь к соседу или соседке по парте – кто знает, кто знает...

P. S. При написании этой статьи было прослушано 35 романтических песен и просмотрен один «Дневник Бриджит Джонс».

Материал подготовили **Надежда ПРИБЫЛЬНОВА** и **Анна НОСОВА**

Служебный роман

История о том, как железная дорога соединяет сердца



Недавно сыграла потрясающей красоты свадьбу пара железнодорожников: Елена Лысенко и Алексей Салтыков. Церемония состоялась в современном поезде «Иволга», поэтому она не могла не привлечь внимание журналистов. Елена поделилась с «ИТ» своей историей любви к Алексею и железным дорогам.

– *Расскажите историю вашего знакомства?*

– Познакомились мы в кабине электропоезда: я была дублером, а затем помощником машиниста у Алексея. Это были мои первые месяцы работы в компании. Когда поняли, что испытываем друг к другу не просто товарищеские чувства, мы решили пожениться. Затем сообщили об этом руководству и раскрепостились. Это связано с тем, что на железной дороге родственникам запрещено работать вместе: братьям, сестрам, супругам, детям и родителям – это мера безопасности. С тех пор мы ездили разными бригадами, а сейчас работаем даже в разных депо.

– *Как относятся коллеги к вашему союзу?*

– Некоторые ошибочно полагают, будто муж и жена – одна сатана. Это не про нас: мы с Алексеем очень разные

по характеру, поведению и мироощущению. Это касается и производственных вопросов.

– *Вы обсуждаете дома рабочие моменты?*

– О, мы обсуждаем их всегда. Обязательно интересуемся друг у друга, как прошла смена. Проводим разбор полетов. А из-за того, что я фанатично отношусь к профессии, могу достать электрическую схему и разложить ее на столе прямо за обедом. Алексей с пониманием и терпением относится к таким моментам (Смеется. – Прим. ред.).

– *Нет ли ревности, когда кто-то из вас отправляется в рейс с противоположным полом?*

– Никакой ревности нет, потому что мы оба знаем, что каждый из нас на работу ходит работать. Теперь. (Улыбается. – Прим. ред.).



– *Располагает ли романтическая атмосфера железной дороги к теплым отношениям?*

– Железнодорожная романтика не выходит за границы купе поезда. В кабине на романтику времени не остается. К созданию теплых и близких отношений располагает только командная работа, профессиональный тандем и совместный поиск выхода из стрессовых или нестандартных ситуаций. На данный момент у меня есть друзья мужского пола, с которыми очень здорово работать. Мы дружим семьями и иногда ужинаем вместе.

– *Кому из вас пришла мысль отпраздновать свадьбу таким нетипичным образом: в «Иволге»?*

– У нас возникла идея фотосессии на электропоезде «Иволга», потому что мы познакомились с Алексеем и ра-

ботали вместе на этой модели. Торжественная часть и роспись оказались для нас сюрпризом – это был флешмоб от коллег из компании. Как и регистрация с известным телеведущим Владиславом Лисовцом. Честно говоря, мы даже немного растерялись, когда увидели столько репортеров.

– *Расскажите о своих планах на будущее?*

– Ответ на этот вопрос мне хочется оставить в секрете. (Улыбается – Прим. ред.).

«ИТ» желает влюбленным молодоженам пронести свои чувства сквозь время, жить счастливо и окутывать своей любовью не только друг друга, но и нас – пассажиров их электричек.

Беседовала **Алиса СЕМЧЕНКО**

Ты не узнаешь свою память

До боли знакомая картина: гора учебных пособий на твоём столе, напоминающих о приближающейся контрольной работе или сессии. Ты с унынием смотришь на кипу книг, конспектов и чертежей, представляя, как же много предстоит выучить и сделать. И уже только от одной этой мысли хочется впасть в анабиоз...



А знаешь ли ты, что можно в несколько раз увеличить скорость своего чтения, улучшить навыки визуального запоминания и дедукцию с помощью приложений и сайтов? Ты сможешь тренировать умение быстро запоминать прочитанное и увиденное в любом месте и в любое время. Давай разберемся, где тебе пригодятся навыки скорочтения и визуального запоминания.

В первую очередь – в учебе и работе. Натренировав свои компетенции, ты сможешь запоминать большой текст с первого прочтения, что значительно упростит твою задачу подготовиться к контрольной или сессии. Тебе больше не придется перечитывать 1 абзац по несколько раз из-за потери концентрации. Навык визуального запоминания позволит тебе легко воспроизводить увиденное и прочитанное, а скорочтение – в несколько раз быстрее усвоить необходимый материал.

В повседневной жизни ты также сможешь применять эти умения. Например, с легкостью запомнить пройденный маршрут, услышанную или прочитанную информацию, научиться составлять логические цепочки событий и иногда даже почувствовать себя настоящим Шерлоком! О том, что ты сможешь держать в голове сотню-другую анекдотов, я уже и не говорю.

Итак, вот список приложений и сайтов, с помощью которых ты сможешь прокачать свой интеллект, развить скорочтение и визуальное запоминание.

1. «Скорочтение»

Приложение рассчитано на развитие навыков быстрого чтения и памяти. В нем есть различные упражнения, которые помогут тебе быстро обучиться скорочтению. В этом приложении ты также сможешь загрузить любимые книги и тренировать свои умения на произведении, которое читаешь сейчас.

2. Шульте

Таблицы Шульте – это таблицы, где цифры расположены в случайно выбранном порядке. Твоя задача – научиться быстро находить цифры в определенном порядке. Это упражнение помогает улучшить периферическое зрение, что также важно для скорочтения.

3. Найди отличия

Наверняка каждому хотя бы раз приходилось сравнивать две картинку и внимательно искать отличия между ними. Это упражнение полезно как для детей, так и для взрослых: оно помогает развить внимательность, визуальное восприятие и смекалку.

4. Приложение «GEIST (Memorado) мозговые игры»

Оно сочетает в себе огромное множество полезных упражнений для развития памяти, концентрации, логики и математических способностей. В нем доступны 24 увлекательные игры, дающие пищу для ума на более чем 720 уровнях. Также оно предлагает упражнения на осознанность для снятия стресса и медитации, а еще помогает улучшить твой сон.

5. Brain wars

В этом приложении ты сможешь следить за своим личным прогрессом: как увеличивается твоя скорость реакции, улучшается способность считать и запоминать. Сами упражнения проходят в формате соревнований с другими участниками, по результатам которых ты сможешь отследить статистику побед и поражений за выбранный промежуток времени.

6. Wikium.ru

На этом сайте можно развить память, внимание и мышление с помощью онлайн-тренажеров. Здесь же ты сможешь отслеживать прогресс своих тренировок. После каждого выполненного упражнения ты увидишь, сколько нейронов было создано в процессе тренировки.

7. Mnemonica.ru

Согласись, бывает неудобно, когда ты забываешь имя человека, который только что представился? Данный сайт может натренировать память. Выполняя несложные упражнения, можно улучшить навыки запоминания текстов и чисел. Здесь также можно найти небольшие статьи с полезными советами для развития внимания и образного мышления.

Если ты будешь каждый день уделять тренировкам хотя бы 10 минут, то уже скоро заметишь, насколько улучшились твоя память и навык быстрого чтения. Тебе больше не придется заставлять себя что-то зубрить, потому что твоя натренированная память отблагодарит тебя за тренировки быстрым запоминанием необходимой информации. Ты станешь усидчивее и внимательнее, что позволит тебе намного лучше концентрироваться на учебном и рабочем процессах.

Рубрику подготовила **Полина КАБАНОВА**

ЛЮБОВЬ И СУДЬБА. ВЕРНОСТЬ НА ПЕРВОМ МЕСТЕ

История, которую мы расскажем, – доказательство того, что настоящая любовь способна выдержать любые испытания.



Николай Дмитриевич Тяпкин был третьим по счету директором Института инженеров путей сообщения. Его отец служил в Петербурге городским и трагически погиб в 1881 году при покушении на государя Александра II. 12-летний Николай Тяпкин остался сиротой. Некая дама взяла юношу под свою опеку, воспитала его, дала возможность получить образование, но так и не усыновила. Возможно, дама была не из простых и не хотела, чтобы при дворе императора узнали о ее подопечном. Она следила за успехами Николая до самой своей кончины, но было одно «но». Опекушка запретила ему жениться до тех пор, пока она не умрет. Даже став профессором, Николай следовал ее завету.

Дама ушла в мир иной в глубокой старости, незадолго до начала Первой мировой войны. Только тогда Тяпкин женился на героине нашей статьи – Марии Михайловне Свечиной.

Как и ее младшая сестра Екатерина Михайловна (в замужестве Кравец. – Прим. ред.), Мария получила воспитание в сиротском институте Николая I. Образование дало ей блестящее знание иностранных языков, музыки. В общем, всего, кроме общеобразовательных дисциплин. После института она окончила консерваторию, стала оперной певицей

и состояла в труппе, где антрепренером (Частный театральный предприниматель. – Прим. ред.) был А.А. Эйхенвальд, он же – директор Московского инженерного училища в 1905–1908 годах. Но неудачное стечение обстоятельств вызвало у Свечиной нарушение голосовых связок, и она покинула сцену.

Совершенное владение языками, безупречное воспитание, навыки машинописи и соответствующие рекомендации обеспечили Марии Михайловне должность секретаря-референта и переводчика в Институте инженеров путей сообщения. Тогда и состоялось их знакомство с Н.Д. Тяпкиным.

Долгие годы Мария Михайловна Свечина была единственной женщиной ИМИУ. Ни студентов, ни сотрудников женского пола в учебное заведение не принимали вплоть до 1919 года.

Казалось бы, счастливая история: свадьба, медовый месяц на Западе... Не случись войны, которая застала их в пути и заставила Марию до конца своих дней вспоминать, с какими трудностями им пришлось столкнуться по возвращении в Россию.

В начале войны Тяпкин был назначен заместителем министра путей сообщения, и супругам пришлось переехать в Петроград. По возвращении в Москву после революции Николай Дмитриевич занял место профессора в МИИПСе. Жили Тяпкины в одном доме с младшей сестрой Марии и ее мужем, Т.П. Кравцем, который тоже преподавал в институте.

Трагический перелом в их судьбе случился в 1922 году – начались репрессии. Большевики в массовом порядке начали выселять из страны представителей интеллигенции, в том числе – профессуры.

Перед Тяпкиным встал сложный выбор: высылка за рубеж или в Сибирь, «где придется ездить на собаках». Он выбрал второе. Как жены декабристов, которые следовали за своими обреченными на каторгу мужьями, вместе со своим супругом отправилась в Сибирь и Мария Михайловна Свечина.

К счастью, к лицам, подвергшимся административной высылке, в то время относились снисходительно и даже предоставляли работу: Николая Дмитри-

евича, как специалиста по вопросам путей сообщения, назначили в железнодорожный округ.

Жилья у супругов не было, но тогдашний заместитель начальника Новосибирского округа В. Сафонов, зная Тяпкина как профессора и бывшего заместителя министра, предложил семье пожить у себя, пока они не нашли квартиру.

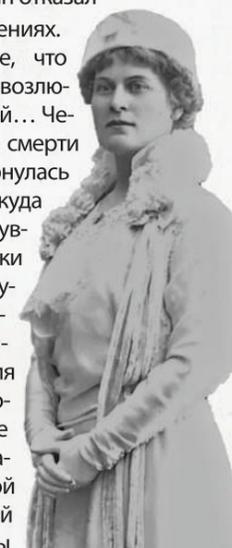
Через 6 лет после высылки Николай Тяпкин попал в беду. Он с группой сотрудников переправлялся на плоту по реке Обь. В пути наступило резкое похолодание, по реке пошел мелкий лед. Им все же удалось причалить к берегу. Но от судьбы не уйдешь: выйдя на берег, Николай поскользнулся и получил перелом. После снятия гипса ему рекомендовали лечебный массаж. Именно он в дальнейшем вызвал гангрену ноги. От ампутации Н.Д. Тяпкин отказался и умер в мучениях.

Вы спросите, что же стало с его возлюбленной Марией... Через год после смерти мужа она вернулась в Ленинград, куда переехали вернувшиеся из ссылки Кравец с супругой на постоянное местожительство. Мария Михайловна прожила в семье сестры и осталась верной супругу до самой своей кончины в 1962 году.

В судьбе супругов Тяпкиных переплелись в один клубок верность, любовь, тяжелейшие испытания и трагедия. Но верность на первом месте.

Материал подготовила
Анна НОСОВА

Благодарим за предоставленную информацию музей РУТ (МИИТ) и лично Екатерину Куликову.



Академия для тех, кто болен. Морем

90 лет тому назад МИИТ выпустил в плавание первые группы дипломированных специалистов в области водного транспорта.

В 2020 году наш университет, присоединив Академию водного транспорта имени адмирала С.О. Макарова, вернул себе право готовить водников высшей квалификации и вручил дипломы 50 молодым специалистам. Это только начало.

В состав РУТ зачислены первые 350 студентов из филиала Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова. В первый год своей работы академия обучала специалистов и бакалавров, готовых работать с портами и подъемно-транспортным оборудованием, наземно-транспортными технологическими средствами, заниматься эксплуатацией водного транспорта и прочим. Также на базе академии работает колледж АВТ.

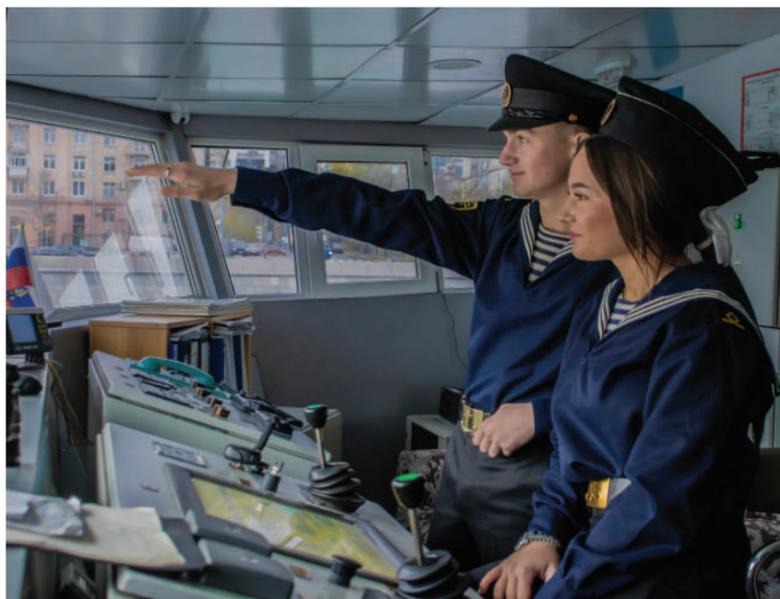
В 2021 году в университете появятся новые водные специальности. После получения аккредитации академия начнет готовить членов экипажей морских и речных судов: плавсостав, судоводителей, судовых механиков, судовых электриков, инженеров по строительству уникальных зданий и сооружений, кораблестроителей, инженеров по ремонту морских и речных судов, специалистов по управлению на водном транспорте и так далее. Уже совсем скоро учиться в РУТ перейдут еще около 850 студентов филиала университета имени Макарова и колледжа высшего профессионального образования.

Об итогах года и планах на будущее «Инженеру транспорта» рассказал директор академии Алексей Володин.



– Чем, помимо процесса включения в состав РУТ, запомнился 2020 год?

– Много было разных вопросов. Решали проблемы адаптации учебных программ под современные требования отрасли. Отмечали наш праздник – День работников морского и речного флота. Прошел он, конечно, не столь масштабно. Увы, пандемию пока никто не отменял. Наши преподаватели и сотрудники были отмечены наградами Минтранса, получили благодарности от ректора за эффективное начало образовательного процесса. Это важное событие и для всего университета, и для



Минтранса. Еще одна маленькая победа – начало работы нашего учебно-тренажерного центра. Под конец года мы получили все документы и укомплектовали штаб, поэтому, надеюсь, в ближайшее время начнем проводить курсы повышения квалификации для уже действующих капитанов и штурманов.

– Каких абитуриентов Вы хотите видеть под своими знаменами?

– Мы ждем целеустремленных ребят, которые хотят освоить профессию и понимают ее вызовы. Это связано с очень большими рисками: нужно научиться выживать в море, быть предельно сосредоточенным, дисциплинированным. Эти качества должны проявиться на 1-2 курсе. Нам бы не хотелось, чтобы люди поступали и через год бросали учебу. Плюс ко всему у нас есть одна особенность: наши курсанты ходят в форме. В прошлом году мы разработали эскизы шевронов. Это будет настоящая морская курсантская форма. Кто готов пойти на это, тот остается на флоте. Первая производственная практика на 2 курсе будет проходить на морском или речном судне. Студент будет находиться в составе экипажа в качестве практиканта либо уже в должности моториста. Это 4 месяца в отрыве от дома. Да, тяжело, это не для всех. Поэтому у нас планируется проведение дня открытых дверей, где пойдет честный разговор о будущей профессии. Мы работаем со школьниками, запустили новый проект с Москвой – кадетские классы по направлению «Военно-морское образование». Более 200 ребят в этом году познакомятся с нашими специальностями. В идеале человек должен заболеть морем еще в школе, и тогда у него все получится.

– Что бы хотели пожелать абитуриентам, студентам академии?

– Набраться терпения, осваивать новые дисциплины, двигаться вперед, не останавливаясь. И равняться на лучших наших выпускников.

Материал подготовила Алина ПАШИНА

2021 Каким он будет для путешественников?



Дагестан, Старый Кахиб

Первый год третьего десятилетия XXI века будет совсем не похож на года предыдущие. Если 2020 год пытался научить нас не планировать ничего заранее, то год нынешний, вероятно, поможет любителям путешествий осознать, насколько разнообразным и захватывающим бывает внутренний туризм.

В 2020-м человечество впервые столкнулось с необходимостью ограничивать или полностью запрещать передвижение людей. Некоторые страны не пропускали обратно даже собственных граждан.

Множество отраслей понесли огромный ущерб, они будут восстанавливаться еще не один год. Среди наиболее пострадавших – туристическая и транспортная отрасли.

На момент начала 2021 года из России курсирует всего 1 международный поезд, а количество международных авиарейсов уменьшилось до невообразимого количества.

Когда же это все закончится? По моему субъективному мнению – не так скоро, как хотелось бы. Сможем ли мы в 2021 году снова летать на выходные в Будапешт или Лиссабон? Думаю, что нет.

Мир путешествий перевернулся с ног на голову. Почти каждый путешественник с уверенностью скажет, что 2020 год – худший в его жизни, ведь он отобрал у нас самое главное – свободу передвижения.

Но нам очень повезло, ведь в период изоляции мы оказались в стране, на изучение которой не хватит и всей жизни. А меры, направленные на ограничение передвижения граждан, не такие уж и суровые, особенно если посмотреть на другие государства.

В России есть куда съездить. Катались ли вы на коньках по прозрачному льду Байкала – самого глубокого озера мира? А купались ли в Волге – длиннейшей реке европейской части света? Или плавали в Ладожском озере – самом большом в Европе? А может, чувствовали, что такое настоящий холод в Оймяконе – самом холодном месте на Земле? Как минимум вы должны были видеть Эльбрус – высочайшую вершину Европы.

А еще БАМ, Транссиб, Кругобайкальская железная дорога, железнодорожная линия Нерюнгри – Нижний Бестях. Нельзя забыть про Волчанский трамвай в Свердловской области – одну из самых маленьких трамвайных систем мире.

Перечислять все достойные посещения места просто нет смысла, для этого не хватит и всех страниц «Инженера транспорта». Но как человек, посетивший более 70 регионов России, я могу с уверенностью заявить, что **самое интересное в нашей стране – это ее люди. А крепости, озера и монастыри – лишь дополнения к ним.**

В России проживают представители более 200 национальностей – какая еще страна может похвастаться таким разнообразием? Нам не обязательно лететь в Мьянму или Камбоджу, чтобы окунуться в культуру буддизма: достаточно посетить Калмыкию, Бурятию или Тыву. Не обязательно знакомиться с исламом в Саудовской Аравии или ОАЭ: можно съездить на выходные в Чечню или Татарстан. А можно и вовсе посетить Московскую соборную мечеть: от РУТ до нее всего 6 остановок на трамвае.



Саяно-Шушенская ГЭС, Республика Хакасия

Конечно, 2021 год будет для путешественников совсем не простым, но, возможно, он дан нам для того, чтобы доехать до тех мест в России, куда так хотелось, но каждый раз откладывалось. Ведь то, что рядом, всегда оставляется на другой раз.

Чукотка, Якутия или даже Московская область с множеством историческим городов – путешествий по России лично мне хватит еще не на один насыщенный год. Рекомендую и вам не засиживаться дома – увидите разнообразие России собственными глазами!

Материал подготовил Алексей ПЕТРОВ

ГОД РАЗРУШЕННЫХ ПЛАНОВ



НОВЫХ ГОРИЗОНТОВ

Минувший год стал самым необычным в моей жизни, хоть и начинался он вполне обыденно. В первые месяцы 2020 года я слетал на Кипр и в ОАЭ, успел увидеть Ливан до взрыва танкера в порту Бейрута, а также открыл для себя настоящую ближневосточную сказку – Султанат Оман. Сейчас это кажется чем-то невероятным, хотя и было менее года назад.

Я даже чуть не остался пережидать пандемию в Париже, но успел улететь из Франции в Венгрию, а затем, вечером 15 марта, последним регулярным рейсом вернулся из Дебрецена в Москву. Начиная с полуночи 16 марта, Россия закрыла свои границы, регулярные международные рейсы прекратились и до сих пор так и не возобновились.

Я бы назвал 2020-й годом разрушенных планов и новых горизонтов. Я не слетал в Саудовскую Аравию, Албанию, Хорватию, на Мадейру и даже на Фареры, которые вижу во снах уже не один год. Билеты во все эти места были куплены заранее. Теперь я стал обладателем ваучеров многих европейских и российских авиакомпаний. Возвращать «реальные деньги» перевозчики не спешат, поэтому присылают в ответ лишь длинные наборы цифр, предлагая использовать их для покрытия стоимости будущих поездок.

Но зато я успел переболеть «коронай», пожить месяц в Сочи, приплыть на Сахалин в моторной лодке через пролив Невельского, посетить Якутск, проехать по всему БАМу, увидеть красоты Дагестана и побывать в одном из самых экзотичных регионов России – Республике Тыва. 2 ярких эпизода из моих путешествий в 2020 году я хочу рассказать «Инженеру транспорта».

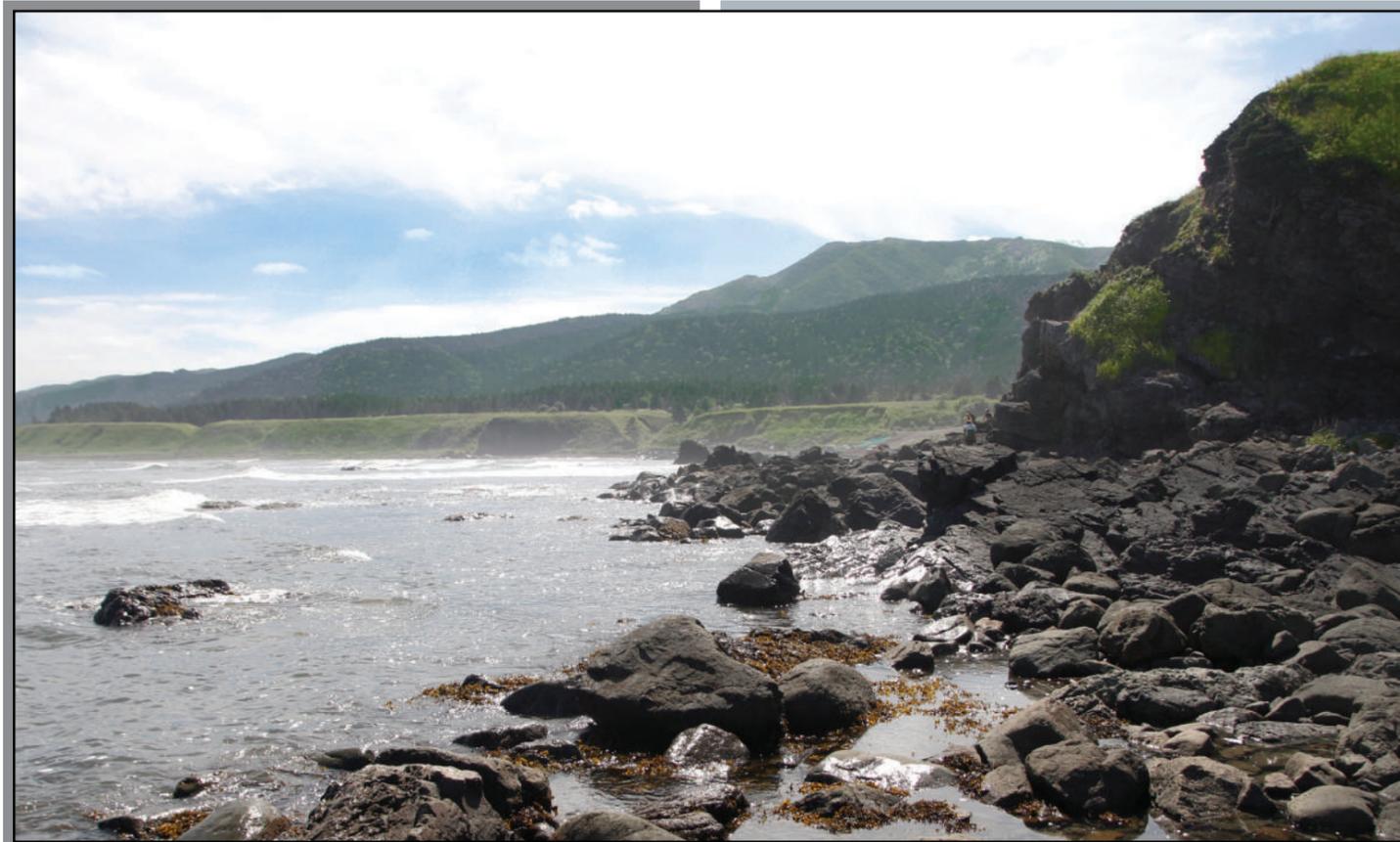
БАМ. Байкало-Амурская магистраль произвела на меня поистине неизгладимое впечатление. Я проехал ее в 2 этапа, двигаясь с востока на запад, от Советской Гавани до Тайшета с разрывом по Тынде – столице магистрали.

Еще будучи юным железнодорожником, я изучал эту дорогу по атласу железных дорог СССР и интернет-картам, мечтая, как когда-нибудь покорю эту стальную магистраль. Если бы не пандемия и сопутствующее закрытие границ, то кто его знает, когда бы я добрался до БАМа. Ведь живя в Москве, логистически проще, да и банально дешевле путешествовать на запад, чем на восток. В 2020 году мечта детства осуществилась.

Начинать рассказ о БАМе нужно с Тынды – городе посередине главного хода БАМа на пересечении с АЯМом – дорогой на Якутию. Конечно, Тында – это настоящая провинциальная глушь, но попадая в столицу БАМа, чувствуешь себя очень уютно. Возможно, это потому, что тут все очень по-московски. Сразу бросаются в глаза столичные топонимы, московские серии домов 80-х годов: I-515/9ш и П-44. А еще широкие тротуары и проспекты, утопающие в зелени при почти полном отсутствии частного сектора в центре города.

Здесь Профсоюзная улица пересекается с Красной Пресней, от Фестивальной до Мосфильмовской меньше километра, а в районе Сокольники всего две улицы – Гагарина и Чкалова. Кстати, почти все овощные магазины держат азербайджанцы – как и в настоящей Москве.

Еще в Тынде расположен музей БАМа – место, не посетить которое, путешествуя по магистрали, просто нельзя.



Здесь развернута самая полная экспозиция, посвященная БАМу, вход в музей бесплатный. Еще рекомендую заглянуть в столовую местного локомотивного депо, расположенную на 2 этаже административного корпуса. К ней не ведет ни один указатель, но местные железнодорожники с радостью укажут вам дорогу.

Поселки вдоль БАМа, к которым, в отличие от Тынды, вообще нет круглогодичных дорог, а есть только зимники, наталкивают на мысль о несгибаемости человеческого духа. Ведь прародители нынешних обитателей этих мест переместились в таежную глушь Амурской области из Центральной России и смогли построить свою жизнь.

Настоящие памятники БАМа – это, конечно, огромные вокзалы. Они очень разные, какими были и их строители. Как известно, города на БАМе строили республиканскими бригадами. Поэтому Северобайкальск напоминает спальные районы Санкт-Петербурга, а Новый Ургал – такую родную Украину. Безусловно, поездка по БАМу стала одним из самых запоминающихся путешествий в моей жизни.

Сахалин. Для попадания на крупнейший российский остров я выбрал самый интересный, но при этом самый нестандартный путь. Обычно путешественники приплывают на Сахалин на пароме Ванино – Холмск, либо прилетают в аэропорт Южно-Сахалинска. Я решил пересечь пролив Невельского в самом узком месте, где остров от материка отделяет всего 8 км. Именно здесь должен был появиться туннель на Сахалин, сооружение которого так и не закончили.

В 1950 году с идеей соединения Сахалина с материком железной дорогой выступил Иосиф Сталин. Строительством самого туннеля и железнодорожных веток должны были заниматься в основном заключенные ГУЛАГа, но смерть вождя в 1953 году помешала закончить сооружение. Остатки шахт туннеля сохранились и до сегодняшнего дня, удалось их увидеть и мне.

Преодолеть 8 км, отделяющих поселок Лазарев в Хабаровском крае от упраздненного поселка Погиби на Сахалине, не так просто, как может показаться на первый взгляд. Ведь никаких регулярных рейсов там нет, но еще и добраться до самого пролива как-то нужно.

Мой непростой путь на Сахалин начинался в Комсомольске-на-Амуре – крупном промышленном центре Дальнего Востока. Там проживает мой хороший друг Егор, с которым мы познакомились на Алтае несколько лет назад. Егор и сам собирался через несколько дней на Сахалин по моим следам, поэтому готовились к пути мы вместе: ездили по магазинам, закупали еду и остатки необходимого снаряжения.

Цены в «Комсе», как называют город местные, процентов на 20 выше московских, ведь здесь есть и асфальтовая дорога, и БАМ. Но чем дальше в сторону Лазарева, тем продукты дороже. К примеру, в Де-Кастри (360 км от Комсомольска-на-Амуре по грунтовой дороге. – Прим. ред.) они в 1,5 раза выше московских, а в Лазареве (150 км от Де-Кастри также по грунтовой дороге. – Прим. ред.) цены выше аж в 2 раза, поэтому закупиться основательно нужно было именно в «Комсе».

Я планировал за 3 дня добраться до Ногликов – районного

центра на Сахалине. В итоге путь занял 8 дней. Егору же, который выехал на несколько дней позже меня, повезло еще меньше: он потратил на этот путь почти 2 недели.

Утром дождливого дня Егор вывез меня на своей старенькой праворульной «Тойоте» к повороту с трассы Комсомольск – Хабаровск. До поселка Лазарев отсюда было всего 420 км – сущий пустырь по меркам Центральной России, но немалый путь по местным меркам. Тут я начал свое автостопное путешествие на Сахалин.

Машин ехало очень мало. Одна проезжала в среднем раз в 15 минут, а дорога представляла из себя болото: ее неплохо размывало после дождя. Мне повезло, потому что через час меня забрал электрик, ехавший в поселок Циммермановка. 200 км на легковой машине мы ехали 6 часов – такие там дороги. После 2 часов ожидания следующей попутной машины под дождем меня подобрала фура. Водитель Сергей вез продукты в Николаевск-на-Амуре, 110 км нам было по пути.

Через 3 часа я вышел в поселке Де-Кастри, смеркалось. Ставить палатку под дождем не было никакого желания, поэтому я зашел в ближайший магазин и поинтересовался у продавщицы, кто сдает недорогое жилье. Она быстро сориентировалась, закинула информацию в чат поселка в WhatsApp. Я оставил свой номер, рюкзак и пошел гулять по поселку: нужно же было окончательно промокнуть.

Через 15 минут раздался звонок. Мужчина, представившийся Владимиром Михайловичем, начал расспрашивать меня о путешествии, а потом пригласил переночевать в его строящуюся гостиницу. Я с радостью согласился, целый вечер мы беседовали. От него я несколько раз слышал уже заезженную фразу: «Ну ты даешь, я бы так не смог». Обычно ее произносит каждый второй водитель.

На следующий день я проехал оставшиеся 110 км до поселка Лазарев на берегу Невельского пролива, где меня зазвали к себе жить местные рыбаки. Они подарили целый килограмм красной икры и были искренне рады моему появлению. Обычно в таких местах дни совсем не отличаются друг от друга. Я же вносил хоть какое-то разнообразие в их жизнь.

Мне оставалась самая интересная часть пути – переправа в Погиби. Там постоянно проживает всего несколько человек. В Погиби действуют метеостанция и наблюдательный пункт «Роснефти».

3 дня я сидел на берегу, ожидая попутную лодку. Другого способа там переправиться просто нет. И на утро 3 дня мне повезло: мужики из Погиби, работающие вахтой, приехали на лодке в магазин за пивом. Еду им выдают в виде пайков, поэтому магазина в Погиби нет, и они гоняют за напитками в Лазарев. После недолгих разговоров они согласились взять меня с собой, и через 10 минут я уже стоял на песчаном берегу Сахалина.

Продолжение следует...

Материал подготовил **Алексей ПЕТРОВ**

Давайте жить дружно

Наверняка у каждого из нас возникали мысли о том, как круто было бы жить вместе с друзьями: постоянные разговоры по душам, забавные истории, тусовки. Но как быть, если обстоятельства занесли вас в общежитие к незнакомым людям? Получится ли создать такую же гармонию в общении с ними? Или лучше держаться на расстоянии?

Все мы разные: кто-то встает с первыми петухами, а кто-то спит до обеда. Кто-то любит одиночество и тишину, кто-то – крошечный экстраверт и нуждается в непрерывном общении с соседями по комнате. Важно находить компромиссы, чтобы локальные недопонимания и споры не переросли в глобальные ссоры.

Мы попросили студентов РУТ рассказать про свой опыт.

Анастасия Макушинская, ЭРУ-211

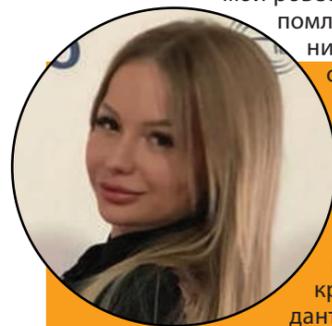
«В общежитии жизни, конечно же, есть и плюсы, и минусы. Заселяясь в общежитие впервые или перебираясь в новый корпус, никогда не знаешь, в какой компании ты окажешься. Не могу сказать, что мне тяжело находить общий язык с людьми, но иногда оказываешься вместе с теми, кого ты, мягко говоря, не очень любишь. Жить в общежитии может быть невероятно сложно, если, например, ты приходишь сюда отдохнуть после тяжелого дня, даже просто поспать, а соседи требуют "продолжения банкета". Несомненно, есть и плюсы: новые знакомства, больше приятного досуга. Все будет зависеть от того, как ты хочешь проводить здесь свое свободное время. Отдельный мир. Каждый студент должен испытать это на себе».



Алина Пашина, СКУ-151

«В общежитии я живу уже давно. Считаю, что мне очень повезло, потому что всегда попадались адекватные соседи, мои ровесники: сообразительные, тактичные, хлебосольные. Недавно, правда, к нам заселили девочку помладше, и я поняла, что разница в возрасте тоже может стать преградой между людьми. Нынешние первокурсники ищут приключения у себя дома, в блоке, а мы же привыкли резвиться вне общежития. Блок для нас – это зона комфорта, отдыха, учебы, тихих откровений. Так я считаю, и так считают мои подруги. Поэтому мы не всегда находим с новенькой общий язык».

Расскажу историю. Когда эта девочка заехала к нам, меня не было в блоке. За день до этого я вернулась с конференции в Ярославле, вещи разобрать не успела, положила их на тогда еще свободную кровать. Видимо, девочке не понравилось, что на ее кровати лежат чужие вещи. Но самое интересное, что она не позвонила мне с просьбой освободить кровать, а сразу отправилась жаловаться к коменданту. Он пришел, пожал плечами – проблемы комендант не увидел. Мы объяснили новой соседке, что у нас в блоке принято решать конфликты в своем кругу, но она так и не захотела этого понять. И чуть что не так, тут же бежит ябедничать к коменданту. К счастью, он у нас адекватный, понимающий человек».



Комфортный график уборки. Если составить его с учетом интересов всех жильцов, вы исключите будущие конфликты на этой почве. А что касается конкретно уборки за собой (Посуда, одежда, туалетные принадлежности. – Прим. ред.), лучше всегда делать это своевременно, а не когда-нибудь потом.

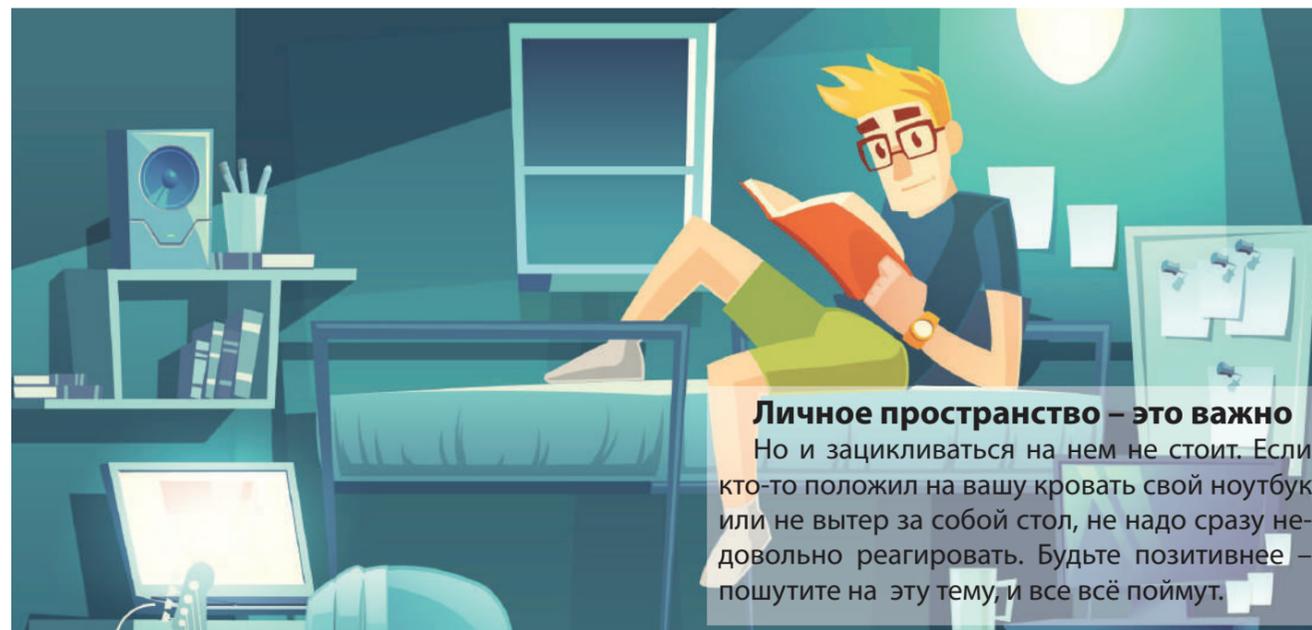
Взаимопомощь. Если соседи просят одолжить что-либо из вещей, не жадничайте. Вам тоже может понадобиться помощь. Например, вы заболели, а градусника или нужных таблеток нет. Соседи всегда выручат.

Предупреждайте соседей по блоку, если планируете привезти кого-то или нарушить тишину. Это тоже поможет избежать конфликтов.

Вещи, которые используют все жители блока, можно покупать совместно, скидываясь на них равными долями. Так вы сэкономите небольшое количество денег.

Совместное обучение. Часто перед сессией в блоках кипит процесс зубрежки и подготовки к экзаменам. Если все ваши соседи учат теорию, почему бы и вам тоже не заняться этим? Ведь все равно придется. Таким образом, соседи могут мотивировать учиться.

Жизнь в общежитии можно сделать комфортнее. Вот советы, которые пригодятся.



Личное пространство – это важно

Но и заикливаться на нем не стоит. Если кто-то положил на вашу кровать свой ноутбук или не вытер за собой стол, не надо сразу недовольно реагировать. Будьте позитивнее – пошутите на эту тему, и все всё поймут.

С нами поделился своим мнением студент 1 курса МИФИ **Леонид Павленок**:

«Есть у меня один сосед. Он недавно потянул мышцу на ноге, лежал и не мог ходить. Понятно, что мы ему оказывали помощь: приносили еду, помогали добраться до ванной, решали за него мелкие бытовые проблемы. По мере выздоровления парень начал вставать без костылей, сам выходил на кухню, готовил себе еду, но перестал за собой убирать. Как ни придем, на столе стоит грязная тарелка, валяются хлебные крошки, салфетки... Стал совсем свиньей, по-другому никак не назвать. Иногда доходило до того, что тряпки, которыми он вытирал ботинки перед выходом, оставались лежать посреди коридора. Это все навело меня на мысль, что не всегда надо относиться к нарушителям порядка толерантно. Иногда стоит указать им на косяки, дать понять, что общежитие – это не их личное пространство».



человеком лучше быть жестче. Ни в коем случае не терпите ужасные выходки, а сразу ставьте хама на место. Лучше однажды поссориться, чем годами терпеть дискомфорт.

Посмотреть на эту тему с научной точки зрения нам помог заведующий кафедрой психологии **Михаил Быков**:

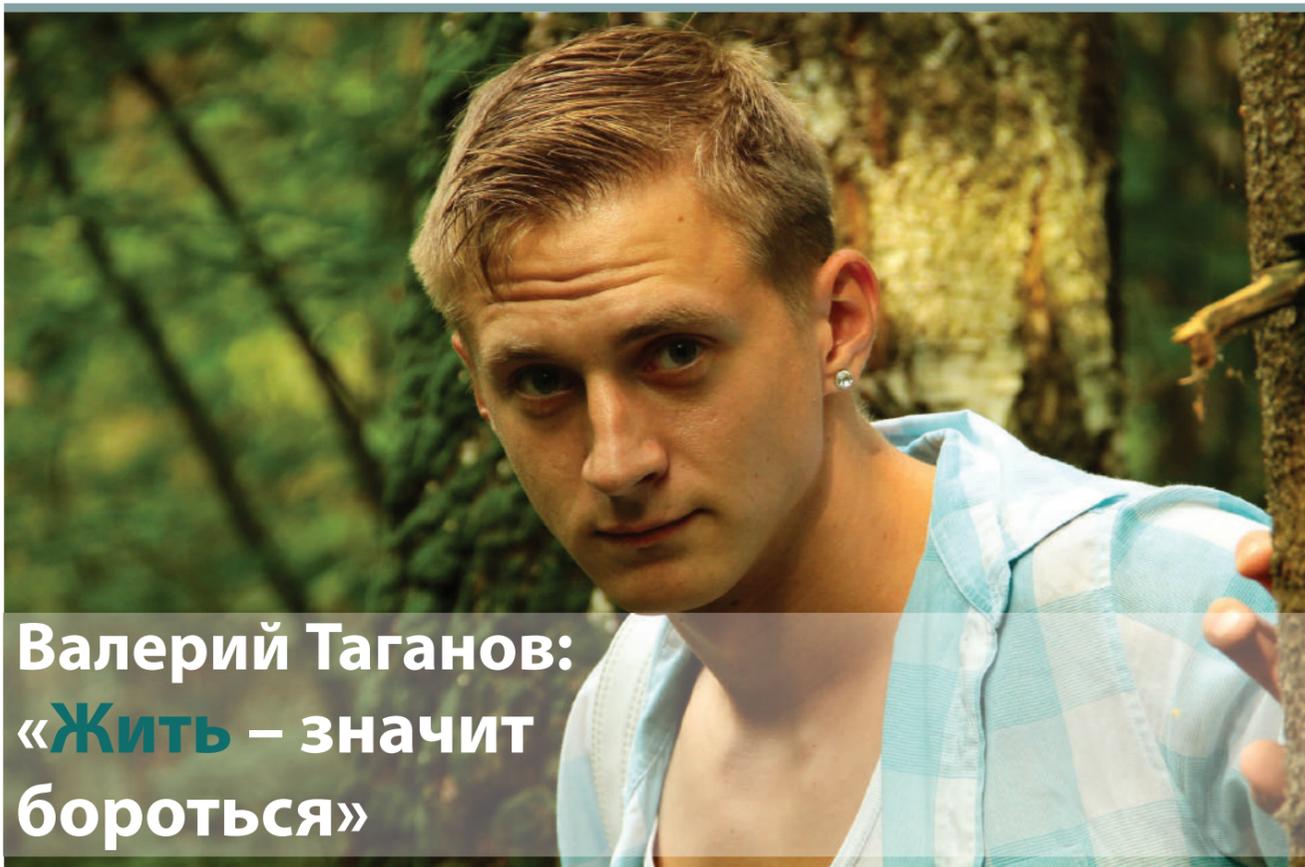
«Часто между соседями по комнате происходят конфликты, которые в психологии называют межличностными. Такие конфликты неизбежны, при этом они имеют не только отрицательные последствия (Разрушение отношений, снижение самооценки, психоэмоциональное напряжение. – Прим. ред.), но и положительные. Например, конфликты ставят перед нами задачи профилактики конфликтного взаимодействия. В первую очередь для реализации этой задачи необходимо научиться искусству спора и убеждения. Для этого нужно овладеть техниками эффективного общения. Например, техника "Я-сообщение" не только помогает высказать открыто свои чувства и мысли по поводу происходящих событий, но и позволяет избежать обвинительно-нотационного тона».

Так, если ваш друг громко слушает музыку и мешает вам делать что-то важное, рекомендуется сказать: "Когда так громко звучит музыка, я очень нервничаю, не могу сосредоточиться. Может, ты послушаешь музыку в наушниках, пока я пишу доклад, а потом мы вместе..." Данный прием помогает нейтрализовать конфликтное противоречие и найти компромисс. Есть и другие техники эффективного общения, позволяющие показать уважение и понимание точки зрения оппонента».

В общем, давайте жить дружно.



Материал подготовила **Мария ВЕЛИЧКО**



Валерий Таганов: «Жить – значит бороться»

Мы пишем о разных людях: студентах, преподавателях, бизнесменах, госслужащих, упрямых технарях и креативных гуманитариях. Мы пишем о тех, кто становится примером для молодежи и мотивирует нас каждый день своей жизни насыщать правильными поступками. Сегодня в рубрике «Выпускники» мы расскажем о молодом человеке, который «пошел не по специальности», но научить нас он может очень многому.

В 2014 году Валерий учился на 4 курсе РУТ и подрабатывал инженером по техническому обслуживанию шифровальных (Криптографических. – Прим. ред.) средств. Утром 15 июля будущий инженер-программист ехал на работу, когда случилась крупнейшая техногенная авария в московском метро.

В результате трагедии Валерий получил перелом позвоночника. 8 месяцев после катастрофы он провел на больничной койке, прошел несколько реабилитаций, заново учился ходить с помощью тренажеров, сделанных его отцом, когда врачи сомневались даже в том, что Валерий сядет в коляску. Сегодня он пользуется инвалидной коляской только в путешествиях и поездках: там, где нужно много передвигаться.

Но на этом герой нашей рубрики не остановился. Благодаря упорной работе над собой Таганов стал чемпионом России и победителем Кубка мира по бодибилдингу, получил международный сертификат фитнес-тренера и открыл реабилитационный центр для людей с ДЦП, перенесших тяжелые травмы и инсульты.

Досье «ИТ». 15 июля 2014 года в 08:39 на перегоне между станциями «Парк Победы» и «Славянский бульвар» произошла авария, в результате которой погибли 24 человека и 217 пострадали. Причиной стало отсутствие блокировки регулятора стрелочного движения при строительстве Солнцевской линии.

У нас была возможность задать Валерию несколько вопросов.

– Валерий, прежде всего, как Вы себя сейчас чувствуете?

– Чувствую хорошо: хожу, тренируюсь каждый день 3-4 часа и в своем центре, и на улице. Зимой с этим сложнее: на улице тренироваться все-таки прохладно.

– Вы всегда были бойцом по натуре? Какой была жизнь до травмы?

– Я был обычным студентом, работал на пятидневке. По выходным отдыхал с друзьями, ходил в спортивный зал. Бойцом – это, наверное, громко сказано. Я всегда поддерживал себя в хорошей физической форме. Даже как-то подрабатывал фотомоделью, но стеснялся выступать на публике и участвовать в соревнованиях по бодибилдингу. А после травмы я как-то раскрепостился и подумал, что нечего терять, стал выступать и добился хороших результатов.

– Расскажите о своем реабилитационном центре?

– Он находится в моем родном городе Ельце, в поселке Солидарность. Я купил 8 соток земли под его

постройку. Первые тренажеры сделал мой отец своими руками. К нам может приехать любой желающий и, что самое главное, абсолютно бесплатно. Мы помогаем людям преодолеть последствия травм и вернуться к полноценной жизни. Организуем реабилитационные программы, информируем, помогаем тем, кто готов бороться с недугом и победить его. Для того чтобы получить помощь, человеку нужно заполнить форму на сайте и выбрать время для индивидуальной консультации.

За 4 года работы мы провели тысячи совместных тренировок, 123 человека прошли в моем центре программу реабилитации.

– Расскажите про период в университете. Хорошо учились? Помните любимую дисциплину и преподавателей?

– Учился по-разному: были и тройки, и пятерки. С 1 курса я работал 2/2, поэтому не всегда успевал выполнять задания вовремя, были и хвосты. Но, самое важное, что я научился учиться, познакомился с хорошими людьми.

Любимые преподаватели – это Елена Вячеславовна Ляпунцова, Виктор Васильевич Доенин и Наталья Юрьевна Лахметкина. Они многое сделали для меня: вошли в мое положение, помогли окончить университет. Мы и сейчас общаемся.

В институте душа лежала к объектно-ориентированному программированию. На парах мы изучали сам язык программирования. Но по специальности в итоге работать я не пошел.

– Самое теплое воспоминание тех времен?

– Наверное, как у всех. Готовились к зачетам до 6 утра, а в 8 уже были на парах, тусовались с друзьями, гуляли по ночной Москве. Я помню, как-то в общежитии на 1 курсе у нас в блоке украли трехлитровую кастрюлю супа (Смеется. – Прим. ред.). Надеюсь, наш суп воришкам понравился.

– Что из «житейского» Вас напрягает?

– Например, когда я собираюсь в любой магазин, то думаю о том, какой там пандус. Есть ли он там вообще? Смогу ли на него забраться или нужно идти на костылях? Если да, то как близко машина сможет подъехать к этому магазину? Или рядом с ним совсем нет парковки и придется идти метров 200–300? Когда у тебя серьез-



ная травма позвоночника, то эти пару сотен метров кажутся целым марафоном.

– Какое качество в людях цените больше всего?

– Честность. И добавить нечего.

– Как начинается и чем заканчивается Ваш день?

– День начинается с пары чашек кофе. Сейчас я встаю достаточно рано: в 6-7 утра. Каждый день я обязательно еду в центр реабилитации покормить животных. У нас там мини-зоопарк для детей: 2 кошки, 2 шиншиллы, крольчиха и енот. А потом тренировки и работа. Если я закончил работать в 8 вечера – это почти выходной. Обычно я заканчиваю в 10–12 вечера, иногда в 2 ночи. Не помню дня, чтобы я ничего не делал. Но не жалею: мне нравится то, что я делаю, и график, который себе задал.

– Вы написали 2 книги. Это восхищает! У Вас с детства литературный талант?

– Я помню, что лет в 9 писал стихи о природе, а позже, в 12–14, писал о любви. Это все было, конечно, несерьезно.

Материал к первой книге My Way (С англ. «Мой путь». – Прим. ред.) я готовил 2 года. В ней собрал наиболее важную информацию о реабилитации, выдержки из книг, программы тренировок и, естественно, свои наблюдения и рекомендации. Это просили многие люди, которых я поддерживал.

Много людей с похожими травмами писали мне ежедневно, спрашивали совета. И я решил собрать самые часто задаваемые вопросы и ответы на них. Такой книги не было, а может, просто я ее не нашел. То, что было в сети и на книжных прилавках, было просто холодным техническим текстом, который был лишен человеческого сочувствия.

Если первая книга больше про физическое, то вторая – про духовное. Авария заставила многое переосмыслить, на многие вещи взглянуть по-новому. И об этом я написал в своей книге VIVERE MILITARE EST, которая недавно вышла в свет. Ее название переводится с латинского так: «Жить – значит бороться».

Беседовала Алиса ЯНЕЛИС

Реабилитационный центр
В.И. Таганова



Валерий Таганов
в Instagram



Свой среди чужих

Как проходит адаптация на новом рабочем месте

В октябрьском и декабрьском номерах «ИТ» мы рассказывали о том, как грамотно составить резюме и уверенно держаться на собеседовании с работодателем. Успешное прохождение этих этапов гарантирует встречу лицом к лицу с очередным испытанием – адаптацией на новом рабочем месте. Сегодня в рубрике «Полезные советы» экспертом выступает **Карина Фионова – дипломированный карьерный консультант и преподаватель кафедры «Экономика труда и управление человеческими ресурсами».**



По статистике, **больше 50% работников увольняются в первый год**, потому что не смогли преодолеть период адаптации. Крупные компании выстраивают программы адаптации, назначают наставников, чтобы помочь молодым специалистам освоиться. Такие программы предлагают не везде, но вы можете сами помочь себе адаптироваться, зная правила, по которым проходит этот непростой процесс.

Принято выделять 4 стадии адаптации в компании.

Адаптация – это важный этап в процессе профессионального становления молодого работника.

«Ознакомительная»

Она длится около 1 месяца и является наиболее сложной, так как в это время работник знакомится со своими служебными обязанностями, коллективом, корпоративной культурой, налаживает отношения в коллективе. Если есть испытательный срок, то в это время устанавливается его профессиональная пригодность. И в то же время коллектив составляет впечатление о новом сотруднике, которое в дальнейшем будет сложно исправить.

«Приспособление»

Времени на преодоление этой стадии дается 1 год. За этот период мы привыкаем к особенностям работы и ко всему вышеперечисленному, впитываем психологический климат, царящий в коллективе, принимаем его как должное.

«Ассимиляция»

Полное приспособление к компании, принятие ее норм, традиций, ценностей. Начинается продуктивная интеграция работника в систему организации. Продолжительность стадии зависит от работника.

«Идентификация»

Отождествление собственных целей с целями компании. Мечта любого руководителя. Время достижения этой стадии у каждого работника определяется индивидуально.

Проблема адаптации может возникнуть на любом из этих этапов. Итак, какие преграды могут возникнуть...

Нет четкого понимания о зоне ответственности

Работник может не знать, как выполнить то или иное задание, и не понимать, к кому он может обратиться за помощью. Не надо тянуть до последнего или искать помощь в интернете. **Для молодого специалиста задавать вопросы – это не просто нормально, именно этого от вас ждут.** Надо найти своего ментора, наставника, который будет вам помогать. Можно обратиться с этой просьбой к руководителю или попросить стать наставником старшего и более опытного коллегу.

Отношения с коллективом

Если у вас есть наставник, он поможет вам быстрее влиться в коллектив. Расскажет про его членов и представит вас. Но часто приходится проходить этот этап самому. Не пренебрегайте дружеским чаепитием: в неформальной обстановке люди быстрее открываются, и вам будет проще почувствовать себя частью коллектива.

Несовместимость с компанией

Не всем сразу подходит корпоративная культура компании: слишком мягкая или, напротив, не терпит никаких отклонений. Бывает так: функционал вам отлично подходит, коллектив замечательный и начальник такой душа, но вы всю жизнь мечтали о строгом профессиональном дресс-коде, переговорах на высоком уровне, чтобы к вам обращались по имени-отчеству, а компания ваших ожиданий не оправдала. И обманывая себя, мы каждый день ходим на работу, усиливая состояние стресса, так как не можем понять истинную проблему.

Вы должны понимать, что **первый год – это не только ваш испытательный срок, но и испытательный срок на соответствие компании вашим ожиданиям.**

Несоответствие личным ценностям

Например, компания, которая производит табак, вряд ли западет вам в душу, если вы заядлый зожник. И даже тот факт, что вы тысячный винтик в машине, не дает вам спать спокойно по ночам. Так что лучше не отправлять свое резюме в компанию, деятельность которой не вызывает у вас симпатии.

Заработная плата

Это тоже распространенная причина увольнений в период адаптации, часто поспешная. В большинстве случаев

в первые месяцы работы специалисты получают заработную плату, которая ниже стандартной, или только оклад без каких-либо премий и надбавок. В итоге сумма не соответствует ожиданиям. Не разобравшись, человек увольняется.

Во избежание таких проблем, сходите к специалисту по расчету заработной платы или поговорите со своим руководителем о том, как рассчитывается ваша зарплата и возможно ли ее дальнейшее изменение.

А вот что думают сами выпускники РУТ о периоде своей профессиональной адаптации после окончания университета:

Екатерина Молянова

(Специальность: Экономика логистических систем и интермодальных перевозок)

– К концу 2 курса я стала искать работу по специальности с гибким графиком, чтобы это не мешало учебе. Несколько месяцев сидела на «Хедхантере» и других сайтах. Когда получала отказы ввиду отсутствия какого-либо опыта, было невероятно обидно. В тот момент я была почти готова согласиться на любую другую работу, пусть даже никак не связанную с моей будущей специальностью. Но в один из дней мне позвонили и пригласили на собеседование.



Оно проходило в бизнес-центре, который расположен в 5 минутах ходьбы от моего дома! Придя на собеседование, я была абсолютно позитивно настроена, отвечала искренне на все вопросы и рассказывала про свой небольшой опыт работы в других сферах. Меня взяли, я стала помощником секретаря в логистическом холдинге, главный офис которого находится в Швейцарии (это казалось явным успехом).

У меня был гибкий график и почасовая оплата. Было очень удобно совмещать с учебой.

Поначалу я очень стеснялась просить помощи у коллег. У меня был наставник, но я боялась задавать ему вопросы. Коллеги относились к ситуации с пониманием. Потом все это прошло, и я почувствовала себя полноценным членом коллектива. Мне даже подсказывали некоторые моменты в написании диплома, хотя это уж точно не входило в их обязанности. У меня сложились хорошие отношения с коллегами из московского офиса, но сложно было общаться дистанционно с людьми из других стран и городов.

Как-то раз мне позвонил коллега из Питера и повысил на меня голос без объяснения причины. Как ни странно, но это меня раскрепостило. Я перестала бояться высказывать свое мнение и стала смелее.

Спустя год работы с бумажками я уже хорошо разбиралась в транспортных документах, но не в логистике.

В один из дней меня пригласили в отдел автоперевозок ассистентом экспедитора (того же самого логиста), но случилось так, что мне не дали уйти с должности помощника секретаря, и тогда в отдел авто взяли другого человека, а я осталась на прежнем уровне... Но продолжала верить в то, что раз не получилось сейчас, значит, впереди будет что-то лучшее!

Так и случилось. В феврале 2020 года я устроилась ассистентом экспедитора в этой же компании в отдел интермодальных перевозок из Китая в Россию. Это серьезный карьерный шаг вперед. В начале этого года ожидается очередное повышение: я стану полноценным логистом, потому что уже обладаю соответствующим опытом, умею выстраивать отношения с клиентами и не намерена останавливаться на достигнутом.

Любовь Быкова

(Специальность: Управление стоимостью и девелопмент в инвестиционно-строительном комплексе)

– На последнем курсе бакалавриата я искала работу в сфере торговой недвижимости. Моим стартом стала компания «Магазин магазинов». Поначалу название мне казалось глуповатым, это как «Люба Любина». Позже прониклась игрой слов. Пройдя собеседование с HR-менеджером, я удостоилась чести пообщаться с директором «магазинов». Он взял меня на слабо: «Почему ты решила прийти в торговую недвижимость? Я думаю, что у тебя не получится». «Все у меня получится», – подумала я и улынулась.



Помню, в первый рабочий день на столе новичков ждала вкусная шоколадка и яркая презентация компании на приятной на ощупь бумаге. В презентации были не только сведения о компании, но и фото руководящего состава с должностями и именами. Это помогло быстрее запомнить, кто есть кто.

Компания тестировала новичков на слабо в 5 этапов. Задания были, например, такие: найти собственника помещения, которого нет в базе компании. Кстати, из 5 новобранцев я одна прошла испытательный срок и честно отработала 3 года.

В коллективе регулярно менялись сотрудники, поэтому вначале с их стороны веяло холодком. Позже, когда они поняли, что я крепкий орешек и намерена там задержаться, ко мне стали относиться посерьезнее. Спустя полгода с некоторыми из бывших равнодушных мы стали конкурировать, идя по продажам нос к носу. Мне это придало уверенности в себе, а «старички» занервничали.

Стесняться и колебаться, прежде чем обратиться к коллегам с вопросом – нормально. Переспрашивать – нормально. Шутить невпопад – нормально. Чувствовать усталость, даже если вы, казалось бы, ничего не сделали за целый день – тоже нормально. Это временные трудности, которые нужно принять.

Пройдет несколько месяцев, и на смену утомительной неловкости придет обычная продуктивность. Ну хорошо, не на смену – вряд ли вы превратитесь в беззаботного весельчака, который любит быть в центре внимания. Но вам совершенно точно станет легче, и поход на работу перестанет повергать вас в стресс.

Материал подготовила **Алиса ЯНЕЛИС**

Женщинам вернули права машинистов

С 1 января 2021 года вступил в силу приказ Министерства труда РФ, открывающий для женщин профессию машиниста электричек, метро, скоростных и высокоскоростных электропоездов. Эта и сотня других профессий прежде были включены в перечень производств, работ и должностей с вредными или опасными условиями труда, где ограничено применение труда женщин.

Итак, прежним ограничениям труда в прошлом году исполнилось 20 лет. Многие профессии, описанные в 2000 году, уже перестали существовать (На железной дороге это: аккумуляторщик, водитель дрезины, кочегар и промывальщик котлов паровозов. – Прим. ред.). Оставшиеся профессии значительно изменили свое содержание и перестали представлять угрозу для женского здоровья.

Мнения насчет нововведений разнятся. Одни считают, что опасность женскому здоровью ставит под угрозу генофонд страны, другие видят в этом определенный прогресс: если есть желание трудиться, то, независимо от пола, у человека должна быть такая возможность. Мы выслушали обе стороны, за и против, и пусть читатель сам решит, чьи аргументы более убедительны.

Некоторые мужчины-машинисты переживают, что такие новшества приведут к всеобщему уменьшению зарплат.

Андрей У.: Катимся к сокращению зарплаты, так как женский пол зарплатой в 50 тысяч уже будет доволен, а нам начнут говорить: «Не нравится – увольняйся!»

Это утверждение не обоснованно. По данным из отчета Global Wage Report, подготовленного Международной организацией труда (МОТ. – Прим. ред.), **российские женщины получают на 30% меньше**, нежели мужчины на той же должности.

«Российская женщина легче соглашается на более низкий уровень дохода и худшие условия труда, поскольку у нее есть семейные обязательства. Она чувствует ответственность не только за работу, но и за остальные сферы жизни, на которые

нужно потратить время», – приводит цитату из отчета МОТ Елена Герасимова, директор Центра социально-трудовых прав.

Поэтому предсказать, как приказ Минтруда отразится на зарплатах всей отрасли, на данный момент сложно. Однако стоит заметить, что «Российские железные дороги» никогда не скупилась на оплату труда своих сотрудников, задействованных в сложных профессиях, особенно в условиях Дальнего Востока и других отдаленных уголков страны.



Башарат Мирбабаева (1916–2010), первая в Узбекистане женщина-машинист паровоза и тепловоза, первая в Узбекистане активистка парашютного спорта

А ведь наша история знает примеры, когда женщины уже садились за управление локомотивами. Слово предоставляется доктору исторических наук, ведущему научному сотруднику Института российской истории РАН **Михаилу Мухину**.



«Начнем с того, что женщина "пришла на локомотив" еще до войны. Причем – как минимум несколько женщин. Я специально этим сюжетом не занимался, но знаю, что уже в 1938 году машинистом паровоза стала Елена Чухнюк, а в 1939-м – Башарат Мирбабаева. В свое время фото Башарат было на обложке "Огонька" – очень фотогеничная была женщина. Другое дело, что женщин-машинистов действительно было мало. Это связано с тем, что работа машиниста поезда тогда требовала значительной физической силы. В те годы средства управления были практически лишены бустеров и усилителей. Все на грубой мускульной силе. Также здесь требовалась огромная психологическая устойчивость, так как управлять многотонным составом и нести ответственность за сотни жизней или тысячи тонн ценного груза способен далеко не каждый. Прибавьте к этому скорость эшелона и относительную бедность в те годы.

Сейчас физические нагрузки на машиниста существенно снизились, а психическую устойчивость стало возможно обеспечить с помощью специализированных тренингов. Поэтому ничего удивительного в том, что женщинам вновь разрешили занимать эту должность. Ну и разумеется, рассуждения про "государство беднеет, раз привлекает к работе слабый пол" ничего, кроме улыбки, вызвать не может. Как вы понимаете, оклад у машиниста от гендера не зависит, так что государство на женщинах-машинистах заведомо экономии получить не может».

Мы взяли интервью по означенному поводу и у **Софьи Дорофеевой, помощника машиниста электропоезда**:

– Как Вы пришли к выбору этой профессии?

– Пришла с помощью друзей-железнодорожников. Я с самого детства рисовала поезда, а они начали мне объяснять и показывать устройство электропоездов. Меня затащило, и потихоньку я созрела для того, чтобы поступить в колледж.

– Смущали ограничения, наложенные на эту профессию для женщин?

– Да, когда я поступала, еще даже не планировалось отменить запрет. В колледж меня тоже брать не хотели, пришлось настаивать. Семья была шокирована. Сначала родители сильно недоумевали: их девочка поведет электропоезд! Сейчас все нормально.

– Сталкивались ли Вы с проявлениями сексизма, дискриминацией?

– Да, сталкивалась на практике с недопониманием некоторых коллег. Они считали, что женщине в кабине машиниста не место. Им еще нужно привыкнуть к мысли, что теперь я с ними на равных.

– У Вас появились подруги-помощники машинистов? Или девушки все-таки в эту профессию еще не добрались?

– Мы общаемся, у нас есть отдельный чат. Там и те девушки, которые уже давно трудятся помощниками, и те, кто только обрел эту профессию. Когда-то мы вместе писали обращения в Минтруд.

– Посоветуете ли другим женщинам идти на железную дорогу в таком амплуа, или поезда еще не до конца адаптированы под женские руки?

– Я советую идти на железную дорогу тем, кто там видит свою жизнь. Тем, кто готов к трудностям. Тем,



у кого крепкие нервы, потому что работа сложная, имеет вредные факторы. Это касается и мужчин, и женщин. Скажу только про электропоезда, так как на других видах тяги не работала: там нет ничего непосильного для женщины.

– Когда отправитесь в первую самостоятельную поездку?

– В самостоятельных поездках я уже с 1 января. Поначалу было очень волнительно, но теперь мне уже проще.

– Какие у Вас дальнейшие планы, мечты?

– Я сдала экзамены на должность помощника машиниста, работаю им. В будущем хочу стать машинистом

и начать строить свою жизнь, свою семью.

В 2019 году Forbes включил Московский метрополитен в топ-25 лучших компаний для женской карьеры. Тогда же столичный метрополитен взял на обучение группу из 25 девушек-машинистов, которые с этого года будут перемещать нас по Филевской линии. Очевидно, что условия труда на современных поездах «Москва» стали куда более щадящими, чем на старых моделях.

Пожелаем же успехов всем девушкам-первопроходцам, пусть все у них сложится отлично. Мы в них верим!

Материал подготовила
Алиса СЕМЧЕНКО

Я ОБЕЩАЮ...

2020 год был полон разных форс-мажорных событий, которые сказались на планах многих людей. В этом году мы решили собрать и зафиксировать намеченные цели рутовцев на 2021 год. Вот что пообещали нам и самим себе сотрудники и студенты РУТ (МИИТ):



Хочется больше необычных поездок, встреч с интересными людьми и приключений. Обещаю себе при первой же возможности ехать, как бы ни было далеко или сложно.

Лилия Виноградова, заместитель директора центра по связям с общественностью



Обещаю себе, что буду пропускать тренировки только по очень уважительным причинам и выйду на новый уровень в изучении английского языка.

Анастасия Решетникова, специалист по персоналу



В 2021 году мне хотелось бы наконец продолжить изучать мир за пределами нашей необъятной Родины и покорить полумарафон.

Никита Новиченко, ведущий инженер ОКР РЭУ



Не обещаю себе больше ничего, что не смогу выполнить. Блин! Опять пообещал...

Артемий Кагиров, СМТ-114 (ИПСС)



Мне хотелось бы в 2021 году заниматься больше фотографией и написанием стихотворений. Основная цель сейчас – это защитить диплом и поработать по своей профессии.

Анна Кривденко, ОМН-412 (ИМТК)



Обещаю себе в 2021 году не отступать от уже намеченных курсов освоения новых высот и преодоления новых горизонтов!

Алексей Салайкин, заместитель начальника отдела технического обслуживания Управления информатизации



После практически года заточения, в условиях ограничения свободы передвижения, обещаю себе совершить путешествие, сравнимое с путешествием Тома Сойера.

Дмитрий Попов, юристконсульт Правого управления



Обещаю себе не отчаиваться и не терять волю к жизни, несмотря ни на что. А еще приложить все усилия чтобы без проблем окончить институт.

Николай Баранов, ОМН-412 (ИМТК)



Я хотел бы пообещать себе сделать так, чтобы мы с женой были счастливы и наконец отпраздновали прошедшую свадьбу, как планировали в 2020-м.

Дмитрий Ефремов, СТП-124 (ИПСС)



В 2021 году хочу освоить что-то новое для себя. Например, научиться играть на губной гармошке: на вид легкий, не требующий глубоких музыкальных знаний, инструмент!

Богдан Бараков, СЭН-111 (ИПСС)