



# ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

Издание Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ)

www.miit.ru

## Посвящение в «профессию» студента

День знаний – не просто календарный праздник, который, отшумев, будет благополучно забыт. 1 сентября знаменует собой для миллионов молодых людей начало нового этапа в их жизни. Именно в этот день кто-то впервые садится за школьную парту, кто-то впервые входит в вузовскую аудиторию, кто-то морально готовится к предстоящему написанию дипломной работы. Наиболее торжественно 1 сентября отмечают те, кто только расстался со статусом школьника, приобретая новый статус – Студента.

1 сентября, задолго до назначенного времени, к ДК МИИТа спешили разряженные в пух и прах первокурсники и первокурсницы. И, глядя на них – еще таких робких, ловила себя на мысли, что завидую им: ведь у этих ребят еще всё-всё впереди и главные открытия студенческой жизни им только еще предстоит совершить.

И вот перед заинтересованно замершими ребятами разворачивается яркое действие: вначале им демонстрируют фильм о «делах давно минувших дней» – о первых годах нашего университета в его бытность еще Императорским инженерным училищем, – тем самым приобщая к атмосфере старинного храма науки.

Огромный зал замирает затаив дыхание, когда приветствие первокурсникам произносит ректор МИИТа Б.А. Левин.



Не забывается такое никогда!

В этот день в наш университет приехали люди, на чьих плечах держится транспортная отрасль – одна из самых важных в экономике России. Они выбрали МИИТ не случайно. Именно наш университет уже 115 лет питает железные дороги страны высококвалифицированными специалистами, интеллектуальный потенциал которых ведет транспортную отрасль вперед.

Заместитель министра транспорта РФ А.Н. Недосеков зачитывает поздравительное письмо от И.Е. Левитина. Желают студентам успеха в новом учебном году заместитель начальника

Центральной дирекции по ремонту пути А.А. Кочуров, первый заместитель директора Федеральной пассажирской компании В.Ф. Фролов, председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Н.А. Никифоров.

Первый вице-президент ОАО «РЖД» В.Н. Морозов, поздравляя миитовцев с началом учебного года, отметил, что «умные, зрелые, талантливые и образованные люди должны трудиться на железных дорогах... Образование в России провозглашено как высочайший приоритет и является ключом к успеху, поощряя к по-

корению вершин знаний».

Начальник Московской железной дороги В.И. Молдавер предупредил поступивших, что «студент – очень тяжелая профессия, ответственный труд, итогом которого станет крепкий фундамент для начала трудовой деятельности». Высокие гости подкрепили словесные напутствия наградами, которые были вручены студентам, добившимся высоких результатов в учебе и в работе по итогам 3-го трудового семестра. На сцену ДК под звуки оркестра один за другим поднимались те, кто являл собой пример истинной преданности своему граждан-

скому и студенческому долгу.

Под занавес церемонии выпускники университета Надежда Гегельская и Максим Толмачев передали в руки первокурсников символический ключ, открывающий тяжелые двери храма науки, затем прозвучала традиционная клятва вступающих в студенческое братство. И произнося ее слова, первокурсники расправляли плечи и гордо приподнимали головы. И вот под звуки древнего Gaudeamus вчерашние абитуриенты превратились в студентов окончательного.

**Олеся ШЕХОВЦОВА,  
СЛ-411**

### НАС ПОЗДРАВЛЯЮТ

## С Днем знаний!

Накануне Дня знаний в адрес нашего университета поступило много теплых поздравлений от руководителей регионов, транспортной отрасли, ОАО «РЖД», Российского союза ректоров, известных общественных деятелей, ученых.

В частности, в обращении министра транспорта РФ И.Е. Левитина говорится: «Мир непрерывно меняется, стремительно развиваются наука и технологии. Активное участие в этих процессах вузовской науки сегодня важно как никогда. Вместе с вами мы должны модернизировать транспортный комплекс России так, чтобы он отвечал всем вызовам XXI века. Это требует от всех нас непрерывного обучения, совершенствования способностей и профессиональных навыков, постоянного движения вперед. День знаний – праздник для каждого из нас... От всей души желаю преподавателям заинтересованных, неравнодушных учеников, а студентам и курсантам – увлекательного путешествия по бесконечным дорогам транспортных наук».

Поздравил с Днем знаний миитовцев и руководителей Федерального агентства железнодорожного транспорта Г.П. Петраков: «Я призываю новое поколение студентов приучать себя к творческому мышлению, начинать профессиональное становление с первых дней обучения, почувствовать интерес к своей специальности. Смело отправляйтесь в путь за знаниями, живите полной, интересной, творческой жизнью, чтобы студенческие годы запомнились вам как самое лучшее время в жизни».

В обращении к вузовскому сообществу президента Российского союза ректоров академика В.А. Садовниченко говорится: «Этот день дарит нам чувство обновления, ожидание новых поколений студентов и аспирантов, устремленность к новым достижениям... В предстоящем учебном году перед высшими учебными заведениями государством поставлены задачи активизации деятельности в вопросах регионального и отраслевого развития, формирования новых возможностей социального становления наших граждан».

Поздравил с Днем знаний коллектив нашего университета и архиепископ Костромской и Галичский Алексей: «Желаю студенческому сообществу хранить и обогащать традиции МИИТа, с благоговением относиться к своему университету, а к учебному процессу – как к основному делу на данном жизненном этапе. Пусть для каждого первокурсника МИИТ станет школой жизни, любимой альма-матер, которая у каждого человека единственна, как единственная мать».

## Первые в Москве – лучшие в России



Стр. 6

### УНИВЕРСИАДА-2011

## Она сделала это

Член сборной команды МИИТа по фехтованию Камилла Гафурзянова завоевала 2 золотые медали, став двукратной чемпионкой (в личном и командном зачете) завершившейся в китайском Шэньчжэне универсиады-2011.

Окончание на стр. 7



## Наши молодые ученые стали победителями «НТТМ-2011»

Свою весомую долю предъюбилейных побед миитовцев в общую копилку внесли молодые ученые университета. Экспертный совет Научного комитета XI Всероссийской выставки научно-технического творчества молодежи (НТТМ-2011) высоко оценил проекты, представленные молодыми учеными МИИТа, и отметил их своими наградами.

**Медали ВВЦ «За успехи в научно-техническом творчестве»** удостоен проект портативного манипулятора аспирантов кафедры «Путевые, строительные машины и робототехнические комплексы» Я.С. Власова, С.В. Ковальского, А.И. Пушкина (руководитель – заведующий кафедрой профессор В.Ф. Ковальский).

**Дипломами ВВЦ «За успехи в научно-техническом творчестве»** отмечен проект «Автоматизированная система построения планового графика движения пассажирских поездов метрополитена Кольцевой линии» (автор – аспирант кафедры «Управление и информатика в технических системах» А.И. Сафронов, руководитель – профессор В.Г. Сидоренко) и проект «Современные системы интервального регулирования движения поездов» (авторы – аспиранты кафедры «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте» А.Е. Ваншин, А.С. Дмитренко, руководители – профессора П.Ф. Бестемьянов, В.М. Лисенков).

**Дипломами «НТТМ-2011»** награждены проекты: «Разработка инновационного образовательного комплекса на базе Центра мультимодальных транспортных систем по комплексному управлению перевозками и инфраструктурой железных дорог на базе программных продуктов Oracle Transportation Management, IBM Maximo и макета транспортного комплекса (авторы – молодые специалисты Н.Ю. Лахметкина, М.Е. Щукин, аспирант кафедры «Железнодорожные станции и узлы» М.Н. Прокофьев, студентка гр. УАИ-511 Л.В. Будченко, руководитель – профессор С.П. Вакуленко); «Экологически чистые пресованные древесные композиционные материалы» (авторы – аспиранты кафедры «Строительные материалы и технологии» А.В. Кендюк, Е.В. Таратухин, руководитель – профессор В.И. Кондращенко).

**Призером премии по поддержке талантливой молодежи ПНП «Образование» (грант II степени)** признан проект «Ротационная технология уплотнения бетонных смесей (авторы – аспиранты кафедры «Строительные материалы и технологии» А.В. Семак, Д.А. Гребенников, руководитель – профессор В.И. Кондращенко).

Приказом ректора МИИТа Б.А. Лёвина авторам и руководителям проектов – победителей НТТМ-2011 выплачена премия. В одном из ближайших номеров «ИТ» расскажет об этих молодых ученых более подробно.

**Московский государственный университет путей сообщения объявляет 19 октября 2011 года выборы заведующих кафедрами:**

«Иностранные языки-4»  
«Корпоративный менеджмент»  
«Политология, история и социальные технологии»  
«Физическая культура» ИТТСУ  
«Химия и инженерная экология»

Выдвижение кандидатов на должность заведующего кафедрой могут осуществлять коллектив указанной кафедры, ученые советы институтов в составе университета до 7 октября 2011 г.



## На вопросы «ИТ» отвечает ректор МИИТа доктор технических наук, профессор Б.А. Лёвин

– Борис Алексеевич, мы на пороге знакового события в жизни нашего университета – 115-летия со дня его рождения. Каким встречает МИИТ эту пусть не совсем юбилейную, но все же в какой-то мере знаменательную дату?

– Дата действительно знаменательная – уже хотя бы потому, что отнюдь не многие вузы могут гордиться такой насыщенной и плодотворной историей. В любом случае это достойный повод вспомнить славное прошлое МИИТа, подвести итоги работы нашего многотысячного талантливого коллектива, наметить планы на будущее. А будущее не обещает быть спокойным: на университет возложена высокая миссия – активно участвовать в реформировании транспортной отрасли не только в роли глобального образовательного комплекса, но и в роли мощного ге-

нератора инновационных научных программ.

Так что же представляет из себя МИИТ сегодня? По неофициальным данным, мы входим в пятерку крупнейших университетов мира. А как транспортный вуз он занимает первую строчку в мировом рейтинге. В 8 институтах, 2 академиях, 37 филиалах МИИТа обучаются около 120 тысяч человек, в том числе более 68 тысяч студентов. И дело не только в образовательных мощностях, главное – мы не утратили наступательный дух, стремимся постоянно совершенствовать учебную, научную, экономическую базы университета, укреплять его корпоративный дух, повышать управленческую культуру. Итогами нашей образовательской деятельности стало строительство Дома физики, введение в действие мультимодального образовательного центра, ла-

# МИИТ

боратории параллельных вычислений, мерзлотной лаборатории, мощнейшего суперкомпьютера и множества других по-настоящему прорывных научных и учебных инновационных платформ. Это не просто статусные объекты: каждый из них имеет практическое значение. Например, Дом физики объединил под своей крышей две прежде отдельно существовавшие кафедры физики, что позволило на порядок улучшить качество преподавания этого важнейшего для будущего специалиста-транспортника предмета. Мерзлотная лаборатория оснащена самым современным оборудованием. Там собрались молодые нестандартно мыслящие ученые для проведения исследований, остро востребованных во многих странах мира. Я мог бы рассказывать о научных достижениях миитовских ученых очень много, эта тема поистине неисчерпаема. Приведу еще один пример. В начале июня этого года наш университет посетил Председатель Правительства РФ Владимир Владимирович Путин. После знакомства с МИИТом, посещения мультимодального центра, учебно-музейного центра глава правительства дал поручение соответствующим ведомств проработать вопрос о преобразовании МИИТа в Национальный исследовательский транспортный университет.

– МИИТ изначально создавался для кадрового обеспечения транспортной отрасли. Всегда ли наш вуз соответствовал требованиям отрасли, то есть полностью удовлетворял ее кадровые запросы?

– По моим, впрочем не только моим, оценкам – всегда. При создании училища (МИИТ начинался как МИУ – Московское инженерное училище) император Николай II и те, кто стоял у колыбели нашего учебного заведения, видели его как отраслевую инженерную транспортную школу. В ее идеологии были заложены принципы подготовки специалистов для всех существовавших тогда видов транспорта и транспортного строительства. Выпускники ИМИУ умели проектировать и прокладывать магистрали, создавать дорожную и железнодорожную технику, строить мосты, тоннели, речные порты, суда и многое другое.

К слову, Московский автодорожный институт (МАДИ) и Академия водного транспорта начинались в МИИТе. И эта транспортная «всеядность» нашего вуза позволяла ему видеть и решать все кадровые проблемы транспортной отрасли во всем их многообразии. На протяжении многих десятилетий, за исключением короткого периода, нашими учредителями и главными заказчиками оставались и остаются МПС и Министерство транспорта. Они хорошо представляют, какие специалисты им нужны, а мы знаем, как их готовить. Наши заказчики активно нам в этом помогали: делились своими ноу-хау, – мы в свою очередь чутко реагируем на все запросы транспортной отрасли. Больше того – стремились привнести в образовательный процесс продуктивные элементы новизны. Взять, к примеру, нашу систему совмещения учебы с работой (СУР), когда студенты университета сочетают учебу с трудом на предприятиях ОАО «РЖД». Это помогает ребятам не только держать себя в неплохом финансовом «тонусе», но и дает им отличные профессиональные навыки, а дорогам помогло избавиться от гастарбайтеров.

– Подготовка высококвалифицированных специалистов – это как бы штатная обязанность любого крупного государственного вуза. Но МИИТ никогда этим не ограничивался. Здесь делалась большая, в том числе фундаментальная, наука, которая работала не только на транспортную отрасль. Расскажите о тех, кто заложил основы научной славы МИИТа, традиции творческого поиска.

– Задача непростая. За 115 лет своей истории МИИТ стал творческой площадкой для сотен людей, которые по-настоящему обогатили российскую науку. Только перечень их имен и почетных званий займет не одну газетную полосу. Но есть имена, которые не назвать невозможно: Иван Алексеевич Каблуков, Филипп Емельянович Максименко и Лавр Дмитриевич Проскураков. Эти поистине выдающиеся ученые стояли у истоков МИИТа, они формировали идеологию научного поиска, беззаветного служения своему делу, России, прогрессу, воспитанию молодого поколения инженеров и

## В день приходило до 800

### ПРИЕМ-2011

**Почти восемь с половиной тысяч первокурсников перешагнули 1 сентября порог миитовских аудиторий!**

Приемная кампания-2011 почти завершена, счастливые «новобранцы» знакомятся друг с другом, то и дело ощущают свои новенькие студенческие билеты, делятся впечатлениями о горячих летних днях. Самое время вспомнить и о том, как все это было, как шел прием в МИИТ.

**Валентин Васильевич Виноградов, первый проректор – проректор по учебной работе:**

– Для меня это была пятнадцатая по счету приемная кампания в МИИТе. Одна из главных ее особенностей в том, что реально начала работать, как я ее называю, система

единого университета. Мы на деле ощущаем, что МИИТ крупнейший технический вуз страны: все наши 38 филиалов работали вместе с нами в одной упряжке, «обеспечивая прием». Кстати, выпускники наших техникумов и колледжей по большей части поступали именно в МИИТ – на технические специальности. Это была хорошая подпитка, которая помогла нам справиться с планом приема.

Еще одна особенность нынешней приемной кампании: всё меньше и меньше выпускников школ. Мы ведь еще находимся в демографическом провале. В этом смысле яркий пример – наша гимназия: к примеру, 5 лет назад здесь было 107 выпускников, в этом году – только 45. Похожая ситуация во многих школах.

Кстати, в связи с демографическими «сложностями» у абитуриентов с периферии появилось больше возможностей поступать в престижные московские вузы. И в МИИТ при-

шло много ребят из других городов. У нас очень широкая география поступивших: от Калининграда до Петропавловска-Камчатского (отсюда сразу 3 первокурсника) и от Мурманска до южных городов России (из Невинномысска Ставропольского края 10 первокурсников).

В ходе приемной кампании мы ставили перед собой цель повысить интерес молодых людей к нашему вузу. Опирались не только на наши железнодорожные школы, мы «забросили невод» шире. Чтобы довести до сведения как можно большего числа потенциальных абитуриентов, что есть такой замечательный вуз МИИТ, рассказать, по каким специальностям ведется тут подготовка, какие прекрасные преподаватели занимаются со студентами, мы использовали все возможные средства. Приемная комиссия предприняла поистине беспрецедентные усилия, чтобы абитуриенты знали о МИИТе как

можно больше. Ответственный секретарь приемной комиссии Сергей Николаевич Коржин побывал практически в большинстве столичных школ, где, встречаясь с учителями и выпускниками, рассказывал им о преимуществах учебы в нашем университете.

При переполненном зале нашего ДК проходили традиционные дни открытых дверей. Большую работу в ходе приемной кампании проводили и сами институты, организовывавшие институтские агитационные поездки, свои дни открытых дверей и т.д. Институты в этом направлении работали настолько активно и наступательно, что администрации университета приходилось даже кое-кого сдерживать.

Успешно провести приемную кампанию помогла нам и созданная в свое время по инициативе ректора в близлежащих областях сеть пунктов довузовской подготовки. Они были открыты в Ельце, Ливнах (Орловская

# это территория постоянного поиска

учены. Традиции, заложенные этими людьми, живут и поныне. Мы бережно храним память о них и восстановили в первозданном виде лаборатории, в которых они трудились и творили. Лаборатории эти – действующие, и все наши первокурсники обязательно проходят через них.

Теперь о фундаментальной науке в целом. Любой крупный вуз обязан проводить базисные исследования, результаты которых создают научную платформу для последующего развития уже более профильной науки. Зарубежные университеты вкладывают в фундаментальную науку колоссальные средства, понимая, что без этого невозможно двигаться вперед, успешно конкурировать с другими вузами и вообще уверенно себя чувствовать в мировом образовательном пространстве.

МИИТ тратит на развитие науки десятки миллионов рублей. Это стало возможным благодаря победам в различного рода конкурсах, что свидетельствует о достойном научном ресурсе университета. Кстати, прикладной наукой в полном смысле этого слова успешно занимаются студенты и наших институтов, и средних специальных учебных заведений под руководством своих педагогов.

Считаю, что если кто-то из наших педагогов нащупал свою научную жилу, он вправе посвятить себя научным исследованиям даже в ущерб преподавательской деятельности. И здесь университет пойдет ему навстречу.

– **Борис Алексеевич, еще раз вернемся к истории. МИИТ вместе со всей страной пережил тяжелейшее испытание – Великую Отечественную войну. На базе нашего вуза формировалась дивизия народного ополчения. Известно ли точное число погибших миитовцев и как хранит память о них современное поколение студентов и педагогов?**

– Помимо 6-й дивизии народного ополчения, в которую влились студенты и преподаватели МИИТа, был еще лыжный батальон, костяк которого также составляли миитовцы. Мы немало знаем об их подвиге, о том, как они сражались с врагом, защищая столицу. На памятнике, установленном во дворе 1-го корпуса, выбита 201 фамилия – те, кто погиб в годы войны и чья военная судьба нам из-

вестна. Но это далеко не все миитовцы, павшие на фронтах Великой Отечественной. По некоторым данным, их было около полутора тысяч. И наш гражданский и человеческий долг – установить фамилию каждого павшего бойца и увековечить ее на мемориале.

Для многих из нас окрестности города Ельня, где приняла бой 6-я дивизия народного ополчения, стали святым местом памяти. Каждый год в начале мая от МИИТа в Ельню отправляется автобус с нашим творческим и патриотическим десантом. В Ельню их ждут, как суперзвезд эстрады, – потому, что наши ребята выступают перед ельнянцами по велению их сердец, по праву наследников боевой славы павших героев. И это тоже традиция, которой вполне гордиться каждый миитовец.

– **Газетный формат – штука жесткая. Увы, опускаем целые десятилетия. Одна из самых востребованных тем начала шестидесятых годов – студенческие строительные отряды. В рамках этой темы аббревиатура МИИТ упоминается в центральной печати и на ТВ довольно часто. Борис Алексеевич, вы – ветеран ССО. Что двигало молодыми людьми в их стремлении стать бойцами студенческих строительных? И какое это имеет продолжение сегодня?**

– Прежде всего хочу поздравить наших студентов – участников ССО-2011 и всех миитовцев с первым местом в соревновании ССО этого года. Это результат ярких традиций нашего университета. Миитовцы всегда искренне стремились быть полезными своей стране, которая в годы нашей молодости была похожа на гигантскую строительную площадку – столько всего строилось: БАМ, Новый Уренгой, Белоярский, гидро- и электростанции, заводы, фермы... Нам, бойцам ССО, доверяли важнейшие объекты и спрашивали с нас по самому строгому счету. Мы ощущали свою значимость и особую роль. Помню, как однажды 12 строительных отрядов через неделю могли встать – заканчивался цемент. 300 человек могли остаться без дела. Мне, тогда студенту 4-го курса и командиру районного отряда, пришлось ехать в областной центр добиваться встречи с заместителем председателя облисполкома, изложил ему проблему, по-

просил помощи. И он, крупный руководитель, выслушал юношу и тут же принял все необходимые меры, чтобы обеспечить нас стройматериалами. Этот эпизод подтверждает то, что ССО пользовались авторитетом и с нами считались на самом высоком уровне.

Но работа в студотрядах давала не только моральное удовлетворение: она учила нас товариществу, экономическому мышлению, наконец, приносила ощутимые материальные результаты. Заработок отряда делился поровну на всех бойцов, не важно, кем ты трудишься – поваром, бетонщиком или комиссаром отряда. И этот заработок по тем временам был довольно высок. Он был соизмерим с годовой стипендией, а на стипендию в наше время можно было вполне нормально прожить.

– **Поговорим о дне сегодняшнем, Борис Алексеевич. МИИТ – один из крупнейших университетских комплексов страны и Европы. Немногом более двух лет назад он интегрировал несколько десятков филиалов. Опыта такой интеграции практически не было. Как это отразилось на организации учебного процесса, на людях, на системе управления университетским комплексом?**

– Не могу сказать, что процесс интеграции был абсолютно безболезненным – особенно для техникумов и колледжей, которые прежде были независимыми и работали как самостоятельные учебные заведения. Альтернатива была: перевод их на местные бюджеты. Мониторинг того, что даст этот перевод самим средним специальным учебным заведениям транспорта, показал: ничего хорошего. Тогда было решено оставить техникумы и колледжи на федеральном уровне путем введения их в университетские комплексы.

Отрасль была пионером подобной интеграции. Поэтому действовали, полагаясь на здравый смысл, экономическую логику и собственный административный опыт.

Проблем было немало – и организационных, и психологических, и финансовых, и хозяйственных. Но все они в итоге были успешно решены, и мы получили четко выстроенную вер-

тикально интегрированную структуру, которая отвечает самым высоким организационным, экономическим, а главное, образовательным критериям. Сегодня все наши филиалы, техникумы и колледжи приобрели статус учебных звеньев крупнейшего транспортного университета, каждый учащийся наших колледжей и техникумов в полной мере ощущает себя миитовцем, для которого широко открыты двери в любой из наших институтов. Есть основания полагать, что наша филиальная сеть от объединения только выиграла. Но не потому, что головной МИИТ стал дополнительно выделять им финансовые ресурсы, а потому, что учим больше зарабатывать, активнее самоутверждаемся на рынке образовательных услуг. Согласитесь, в этой ситуации важнее дать людям удочку и научить их рыбачить, чем от случая к случаю делиться с ними уловом.

– **МИИТ знают в стране и за рубежом не только как крупнейший транспортный вуз, но и как замечательную творческую мастерскую, в которой возвращаются талантливые артисты, остроумные кавээнщики, знаменитые спортсмены. Кто-то называет это непрофильными активами. Каково ваше мнение?**

– Предназначение любого вуза – готовить не только высококвалифицированных специалистов, но и всесторонне развитых, образованных людей, патриотов своей Родины. Человек, способный оценить в жизни все прекрасное, знающий историю, литературу, театр, закаленный физически, исповедующий высокие нравственные принципы, – таким в идеале должен выходить из стен вуза молодой специалист.

Воспитать его – задача сложная. Но мы стремимся ее решить. В нашем Дворце культуры занимаются в различных творческих объединениях более полутора тысяч студентов. Миитовских артистов приглашают на самые статусные мероприятия национального масштаба. Наши спортсмены занимают высшие ступени пьедестала не только на соревнованиях в России, но и за рубежом. Наша студентка Олеся Владыкина стала паралимпийской чемпионкой по плаванию в Китае

и избрана послом мира на предстоящей Олимпиаде в Сочи. У нас прекрасный Дом спорта, где занимаются сотни разрядников и мастеров спорта. Наша особая гордость – университетская команда КВН, которая играет в высшей лиге. Кстати, главный кавээнщик страны Александр Масляков – выпускник МИИТа. Какие же это непрофильные активы?! Это наша слава, наш, если хотите, идеологический инструмент, возможность активно участвовать в формировании гармонично развитых молодых специалистов, граждан России.

Немного отвлекусь. Когда распался Союз, исчез комсомол, мы потеряли мощнейший институт организации и развития молодежи, на смену высоким нравственным идеалам пришли лицемерие, бездуховность, наркотики, погоня за прибылью. Мы немало думали над тем, как этому противостоять. Акцент сделали на изучении истории транспорта, традиций МИИТа, чему во многом способствует наш музейный центр. И студенты признаются, что знакомство с нашим музеем пробудило в них интерес к истории России в целом, к ее культуре, традициям, героике. Ну разве это не замечательно?

– **Борис Алексеевич, не могу удержаться и не спросить, чем для вас лично является МИИТ?**

– Я по-человечески люблю свой университет, с которым меня связывают лучшие годы моей жизни. Кто-то очень точно дал определение счастью. Это когда утром человек хочет идти на работу, а вечером возвращаться домой. Так вот, я иду на работу с удовольствием. Все время ощущаю ответственность, понимаю, что от моего решения часто зависит многое в судьбах тысяч людей. МИИТ дал возможность реализовать мои планы, познакомил с великолепными, умными людьми, открыл горизонты научной дерзновенности. МИИТ для меня больше, чем просто работа. Это состояние души, территория постоянного творческого поиска, человеческого великодушия, преданности делу. Так думаю не только я, но и многие из тех, кого мне посчастливилось встретить в алма-матер.

**Беседовал  
Владислав ЯНЕЛИС**

## абитуриентов!

область), Ожерелье, Железногорске, Мичуринске и даже в Воркуте... Вообще-то об эффективности работы нашего факультета довузовской подготовки говорят цифры: на 1508 бюджетных мест этим летом зачислены 382 слушателя этого факультета.

МИИТ, как всегда, активно работал с кадровыми подразделениями дорог и аналогичными службами других предприятий для привлечения так называемого контингента целевиков – ребят, поступающих в вуз по направлению региональных предприятий.

В эту приемную кампанию набрали группу первокурсников во вновь созданный в МИИТе Институт международного образования (ИМО, он базируется на площадях РОАТ). Одним из лидеров по приему был и наш РНИ (Русско-немецкий институт), только на платной основе набрали свыше 50 первокурсников.

– **Были, наверное, новации и в работе самой приемной комиссии?**

– Впервые в этом году в приемной комиссии создали отдельный зал для приема документов целевиков. Разгрузить поток абитуриентов, особенно в пиковые дни, как и в прошлом году, помогло открытие пункта приема документов в Гуманитарном институте и дополнительных рабочих мест в Институте экономики и финансов. В самый пик приема в течение дня к нам приходило до 800 человек! Добро и внимательное отношение к абитуриентам, оснащение работников приемной комиссии новейшей компьютерной техникой (все документы оформлялись в электронном виде), а также единая электронная система приема документов (абитуриенты могли подавать заявления не приезжая в Москву) – все это в конечном счете сказалось на успешных итогах приема.

**Виктор  
ВОДОЛАЗКИЙ**

## Книга рекордов приема 2011 года

### Самый большой конкурс

Из железнодорожных специальностей самый большой конкурс зафиксирован на «Эксплуатацию железных дорог» – 48 человек на место. Из гуманитарных и экономических лидером стала специальность «Финансы и кредит» – 158 человек на место.

### Самый большой наплыв абитуриентов был 6 июля

В этот день в приемную комиссию обратились 800 человек, при этом было подано 500 заявлений.

### Самый дальний регион обитания наших абитуриентов – Камчатка. Оттуда в МИИТ прибыли 3 человека.

Больше всего вопросов приемной комиссии задала Алина Козуб (специальность «Мосты, тоннели и метрополитены»). В общей сложности она провела в зале приемной комиссии 6 часов.

### Самый высокий балл по результатам ЕГЭ представил Максим Торхов (специализация «Локомотивы») – 277 баллов.

По его словам, он с детства любит поездку и уже давно решил связать с ними свою жизнь. Максим учился в

физико-математическом лицее г. Кирова, увлекается детективами, игрой на гитаре, автомобилями. Подал документы только в наш университет.

### Самый продвинутый в знании иностранных языков – Иван Якута (специальность «Управление техническим состоянием железнодорожного пути»).

Иван свободно владеет немецким и английским. В МИИТ поступил случайно. Проходя как-то мимо нашего университета, Иван познакомился с девушкой, которая рассказала ему о МИИТе. Иван долго сомневался, но все же 25 июля, в последний день приема, он поехал в МИИТ, но, сев на не тот трамвай, уехал в другую сторону. И все же в последние часы работы приемной комиссии он успел подать документы и поступить на ту специальность, которую выбрал. Иван занимался дзюдо и бегом. Сейчас профессионально занимается брейк-дансом, выступал на конкурсе «Ритмы улиц», где стал лучшим.

### Спортивную честь МИИТ дольше всего защищал Аркадий Мар-

тиресьян (специальность «Мосты, Тоннели и метрополитены»).

Аркадий на протяжении 7 лет занимается плаванием. Еще участвуя в школе, он неоднократно выступал за сборную МИИТа, занимал 1-е и 3-е места на Кубке ректора. Наш университет за время тренировок в Доме спорта стал ему родным, здесь он приобрел много новых друзей. А еще Аркадий сочиняет песни, играет на барабанах.

### Самую подробную характеристику представил в приемную комиссию Константин Вануйто (специальность «Управление техническим состоянием железнодорожного пути»).

Как сказано в ней, Константин уроженец Ямало-Ненецкого округа, его родители оленеводы и ведут кочевой образ жизни. В их собственности – 17 оленей. Кроме Константина, в семье еще четверо детей. Из характеристики следует, что Костя склонен к точным наукам, особенно к математике и физике, он активно занимается спортом, участвовал в работе военно-патриотического клуба, освоил специальность водителя, профессионально владеет компьютером.

# Путь, длиной в 115 лет:

«ИТ» предлагает своим читателям исторические хроники, в которых отмечены все основные этапы становления и развития крупнейшего транспортного университета России – нашего МИИТа. Эти хроники подготовлены доцентом ИТТСУ Георгием Касаткиным и вошли в один из разделов его книги «Первенцы транспорта и транспортного образования», подготовленной к 115-летию МИИТа. Георгий Сергеевич – давний автор «ИТ» и центральных железнодорожных журналов, где в популярной форме знакомит читателей с историей зарубежного транспорта. Он отлично знает историю отечественного транспорта. Особенно интересна эта публикация тем, кто только влился в ряды миитовцев.

**Б**урное развитие железнодорожного сообщения в России, в том числе строительство крупнейшей в мире Транссибирской магистрали (Транссиб) между Челябинском и Владивостоком, соединившей Европу и Азию, требовали большого числа инженерно-технических кадров.

Единственный тогда в стране транспортный вуз – Петербургский институт инженеров путей сообщения – был не в состоянии обеспечить подготовку необходимого числа специалистов. И тогда по инициативе участника строительства Транссиба – заместителя министра путей сообщения почетного члена Петербургской академии наук Н.П. Петрова, встретившей полное понимание со стороны императора Николая II, **23 мая (4 июня) 1896 года было учреждено Московское инженерное училище, на следующий день получившее статус «Императорского» (ИМИУ).** Большая заслуга в создании ИМИУ принадлежит и другому участнику строительства Транссиба – министру путей сообщения в 1895-1905 годах князю М.И. Хилкову. Инженеры требовались строительству срочно, и поэтому ИМИУ должно было готовить специалистов по ускоренной трехгодичной учебно-теоретической программе с последующим прохождением двухлетней инженерно-строительной практики. Некоторые историки транспорта считают, что ИМИУ создавалось по подобию лондонского Goopers-Hill Engineering Indian College, готовившего по ускоренной программе технических специалистов для работы в Индии. Как бы там ни было, ИМИУ закрыло кадровую брешь в транспортном строительстве.

**15 июля 1896 года** первым директором ИМИУ был назначен Ф.Е. Максименко – профессор, специалист в области гидравлики, опытный преподаватель, методист и организатор, а также чрезвычайно эрудированный и интеллигентный человек. До этого он занимал должность инспектора (проректора) Петербургского института инженеров путей сообщения. Для работы в ИМИУ на пост заведующих кафедрами Ф.Е. Максименко пригласил выдающихся ученых и педагогов профессоров Л.Д. Проскуракова (кафедра «Строительная механика и мосты»), С.А. Чаплыгина, впоследствии академика (кафедра «Теоретическая механика»), П.Н. Лебедева (кафедра «Физика»), И.А. Каблукова (кафедра «Химия») и С.М. Соловьева (кафедра «Геодезия»). В числе других преподавателей был и молодой Е.О. Патон, будущий академик. В августе 1896 года были проведены вступительные экзамены: из 240 абитуриентов, сдававших экзамены, в ИМИУ были зачислены 63 человека.

**14 (26) сентября 1896 года** в арендованном здании на Тверской улице (где временно разместились службы училища и общежи-



Первый ректор 1896–1905  
Филипп Емельянович Максименко  
(1852–1935)

тие для его студентов) состоялось торжественное открытие ИМИУ. На нем с приветственной и напутственной речью выступил Н.П. Петров. Он призвал к поддержке творческого, дискуссионного характера преподавания и высказал надежду, что будущие специалисты будут руководствоваться «разумом, просвещенным знаниями и изощренным в самостоятельном исследовании и разрешении инженерных вопросов». Учащиеся были обязаны носить форменную одежду, строго соблюдать установленный порядок, иногородние – жить исключительно в общежитии пансионного типа.

**20 сентября 1898 года** ИМИУ было переведено из помещения на Тверской в собственное, тогда трехэтажное здание на Бахметьевской улице (ныне улица В.Н. Образцова, где находится 1-й корпус). Здесь первоначально располагались 3 аудитории по 140 мест каждая, 4 чертежных кабинета, 4 учебные лаборатории и ряд других служб.

**В 1901 году состоялся первый выпуск инженеров (трехгодичный теоретический курс и двухгодичная строительная практика).** Первые же выпуски ИМИУ дали России целую плеяду крупных специалистов. Среди них – И.А. Александров (академик АН СССР, член комиссии ГОЭЛРО, выдающийся специалист в области мостостроения, гидротехники и энергетики, автор проекта ДнепроГЭСа), Б.Н. Веденисов (член-корреспондент АН СССР, видный ученый в области строительства и транспорта), И.П. Прокофьев (про-



МИИТ – альма-матер многих поколений железнодорожников



Студенты – начало XX века

фессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, крупный специалист в области строительной механики и мостостроения) и другие.

До 1913 года было выпущено 682 инженера-строителя.

**В 1913 году по инициативе тогдашнего министра путей сообщения С.В. Рухлова и совета ИМИУ оно было переименовано в Московский институт инженеров путей сообщения (МИИПС) с пятилетним сроком обучения. 27 декабря 1913 года МИИПСу было присвоено имя Николая II.**

Первым директором МИИПСа стал Н.Д. Тяпкин, бывший до этого с 1908 года директором ИМИУ. Уже в марте 1916-го состоялась защита первых дипломных проектов.

Первая мировая война, начавшаяся в 1914 году, серьезно обострила проблему нехватки инженерных кадров для железнодорожного транспорта. В этой связи предполагалось в ближайшие годы увеличить число студентов МИИПСа вчетверо. Февральская, а затем Октябрьская революции помешали осуществлению этих планов.

После революции, в 1918 году, МИИПС был передан в ведение Народного комиссариата просвещения РСФСР.

Начавшаяся Гражданская война привела к разрухе в промышленности и на транспорте. Коллектив МИИПСа переживал трудное время, но костяк преподавательского состава не только сохранился, но и пополнился талантливыми учеными в лице уже упомянутых профессоров: В.Н. Образцова, И.П. Прокофьева, Б.Н. Веденисова и других.

В начале 1920-х годов на транспорте возник острый дефицит инженеров в области создания и эксплуатации подвижного состава. Их не готовили ни Петербургский институт инженеров путей сообщения, ни МИИПС. Поэтому 19 апреля 1920 года были организованы Высшие технические курсы (ВТК) при Народном комиссариате путей сообщения (НКПС). Начальником ВТК был назначен доцент В.И. Ледовской. В состав ВТК входило 4 факультета: строительный, эксплуатационный, тяговый и электротехнический.

**19 ноября 1924 года ВТК были объединены с МИИПСом в Московский институт инженеров транспорта (МИИТ).** В 1929-м в МИИТе было 6 факультетов, кроме водного и автомобильного. Два последних выделены из МИИТа, и на их базе были созданы Институт инженеров водного транспорта в Ленинграде (1930) и Московский автомобильный институт (МАДИ, 1931).

**В том же 1931 году на базе тягового факультета был организован самостоятельный институт, получивший после ряда реорганизаций 30 июня 1931 года название Московский электромеханический институт (МЭМИИТ).** В МЭМИИТе велась подготовка специалистов в области подвижного состава: паровозов, электровозов, тепловозов и вагонов.

В годы войны коллективы МЭМИИТа и МИИТа приняли активное участие в борьбе с врагом. В ряды 6-й дивизии народного ополчения, сформированной летом 1941 года на базе МИИТа, добровольно вступили более 300 студентов, преподавателей и сотрудников инсти-

# ОТ ИНЖЕНЕРНОГО УЧИЛИЩА ДО КРУПНЕЙШЕГО УНИВЕРСИТЕТА РОССИИ

туда. Дивизия участвовала в тяжелейших боях под Ельней и получила звание краснознаменной. 60 студентов МИИТа воевали в составе сводного лыжного батальона, действовавшего в составе Калининского фронта. Более 600 миитовцев приняли участие в строительстве оборонительных рубежей на подступах к Москве.

Осенью 1941-го институты были эвакуированы: МИИТ – в Новосибирск, МЭМИИТ – в Томск, где в очень нелегких условиях продолжались подготовка и выпуск инженеров. Одновременно ученые институтов вели научные исследования и внедрили более 300 разработок, значительная часть которых выполнялась по заказу Наркомата обороны. Так, академик В.Н. Образцов занимался проблемами транспортного обеспечения фронта и тыла и участвовал в работе Комиссии АН СССР по мобилизации ресурсов Урала для нужд фронта. Владимиру Николаевичу в годы войны дважды присуждали Государственную премию. Государственных премий также были удостоены член-корреспондент АН СССР Б.Н. Веденисов и профессор В.А. Соколов. Под руководством заведующего кафедрой «Мосты» профессора Г.К. Евграфова велась большая работа по восстановлению мостов. Коллектив ученых во главе с академиком С.П. Сыромятниковым создал новый паровоз 1-5-0 и провел модернизацию паровозов серий Э и О.

В 1942 году оба института вернулись в Москву, где в условиях морозной зимы в единственном отапливаемом 2-м корпусе проходили занятия студентов МЭМИИТа, МИИТа и эвакуированного из Ленинграда ЛИИЖТа. Однако даже крайне стесненные условия не отразились на качестве подготовки специалистов. За успешную подготовку высококвалифицированных инженерных кадров в условиях военного времени МЭМИИТ в 1945 году был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а МИИТ в 1946-м – орденом Ленина.

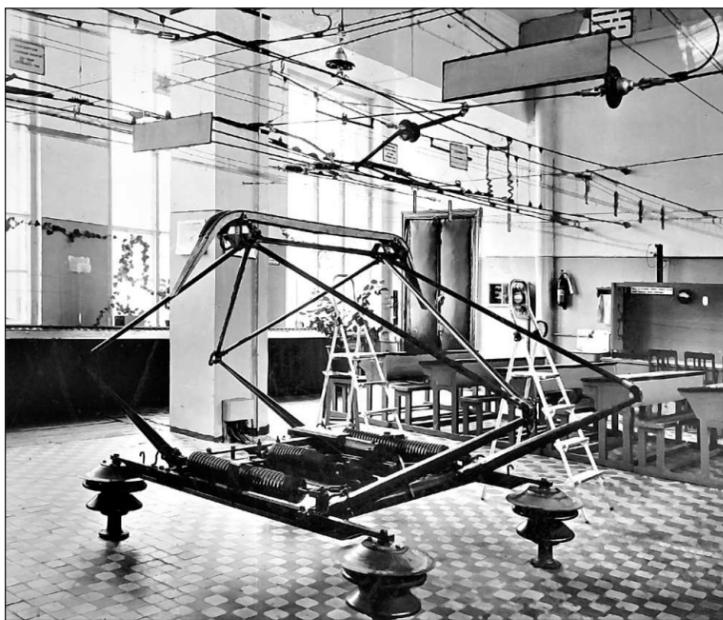
1 июля 1954 года МЭМИИТ вошел в состав МИИТа на правах механического факультета и факультетов электрификации железных дорог и энергетического.

В 1955-м МИИТ возглавил заслуженный деятель науки и техники РСФСР профессор Ф.П. Кочнев, который руководил институтом 25 лет до 1980 года. Это пока рекорд продолжительности руководства МИИТом.

В 1960 году был открыт новый факультет – «Автоматика и вычислительная техника» (АВТ) который поставил своего рода рекорд по числу студентов – около 3000. А общее число студентов института только дневного отделения составило в ту пору около 12 000. В МИИТе открываются новые кафедры, лаборатории, создан вычислительный центр с современным оборудованием. При Ф.П. Кочневе построены новые учебные корпуса, общежития для студентов, Дворец спорта, пансионаты в Крыму, 6 институтских жилых домов и многое другое. Федор Петрович был настоящим рачительным хозяином МИИТа. Он имел непререкаемый авторитет среди миитовцев, которые часто уважительно в разговорах называли его «царем Федором».

Рабочий день Ф.П.Кочнева начинался ранним утром и заканчивался поздним вечером. При нем МИИТ вошел в пятерку крупнейших вузов Москвы.

Немногое оставшееся свободное время этот разносторонне одаренный человек уделял внимание



Так выглядела лаборатория энергоснабжения в начале 20-го века

своим любимым занятиям: спорту, игре на гитаре, пению романсов, поэзии и другим.

В память о многолетней и плодотворной работе выдающегося ректора в помещении кафедры, которой он руководил, в год его столетия был установлен мраморный бюст.

Дело Ф.П. Кочнева продолжили ректоры заслуженный деятель науки и техники РСФСР, профессор И.В. Белов (1980–1985) и член-корреспондент РАН, заслуженный деятель науки РФ, профессор В.Г. Иноземцев (1985–1997). В период руководства последнего, 15 июня 1993 года, МИИТ получил статус университета и стал называться Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ).

С 1997 года по настоящее время МИИТом руководит профессор Б.А. Лёвин. При нем значительно выросло число подразделений, вошедших в состав университета, и изменилась структура управления.

Путем объединения родственных факультетов и кафедр, в рамках МИИТа стали образовываться более крупные структурные подразделения – институты. Критериями такого объединения были – общность задач факультетов и кафедр, возможность

размещения в отдельном корпусе, определенная экономическая и организационная самостоятельность.

Преимущества создания институтов в рамках университета были очевидны. Если раньше внебюджетные доходы МИИТа делились между всеми его сотрудниками, то теперь институты были вправе поощрять своих работников, исходя из собственных заработанных средств и с учетом индивидуального вклада каждого сотрудника.

Первыми приняли участие в этом эксперименте кафедры блока экономических специальностей. Так в 1997 году был создан Институт экономики и финансов. И уже спустя год были созданы еще четыре института: Институт пути, строительства и сооружений, Институт транспортной техники и организации производства, Международный институт информатизации и управления социальными системами и Институт систем управления, телекоммуникаций и электрофикации.

В 2009-м был образован Университетский комплекс: произошло присоединение к МИИТу Российского государственного университета путей сообщения (РГУТУПС) – ныне Российская открытая академия транспорта (РОАТ), вместе с филиалами в разных городах РФ; вхожде-



Многие миитовцы участвовали в строительстве противотанковых рвов под Москвой осенью 1941-го года

ние в состав вуза Московского колледжа железнодорожного транспорта, а также 17 отраслевых колледжей и техникумов разных городов РФ;

В настоящее время Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ) является крупнейшим университетским комплексом, в составе которого, кроме упомянутых московских подразделений, 37 филиалов в 24 субъектах Российской Федерации. В МИИТе обучаются свыше 118 000 студентов, аспирантов, докторантов и слушателей по очной, очно-заочной и заочной формам обучения, в том числе более 1800 человек из 28 стран мира. Обучение проводят 2508 преподавателей, из них 284 профессора и 898 доцентов.

На базе университета действуют:

- Учебно-методическое объединение по образованию в области транспорта и транспортного строительства;

- Ассоциация вузов транспорта РФ;
- Международная ассоциация транспортных вузов;

- Совет по образованию и науке Координационного транспортного совещания государств – участников СНГ.

В МИИТе выполняется большой комплекс научных исследований по инновационному развитию транспорта России. Только в 2010 году общий объем научно-технических работ составил 1,45 млрд руб.

Заслуженным авторитетом у сотрудников и студентов университета пользуется его ректор – профессор Б.А. Лёвин, использующий современные методы управления крупнейшим центром Университетского учебного округа, каким является МИИТ и благодаря которым он успешно развивается.

В последние годы осуществлен ряд крупных проектов кадрового и научного обеспечения реализации стратегических программ развития транспортной системы России на 2002–2010 годы», Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года и пр.

МИИТ в свои 115 лет сохраняет и приумножает славные традиции, заложенные предшествующими поколениями.

За эти годы из стен университета вышло более 360 000 высококвалифицированных специалистов с высшим образованием.

Цель своего дальнейшего развития коллектив МИИТа видит в том, чтобы стать национальным исследовательским транспортным университетом – системным интегратором отраслевого транспортного образования, науки и инновационной деятельности.



8 июня 2011 года. Премьер-министр РФ В.В.Путин в гостях у миитовцев.

# Первые в Москве – лучшие в России!

**Миитовский студенческий строительный отряд «Москвич», трудившийся на олимпийских объектах в Сочи, признан лучшим студенческим отрядом России и удостоен переходящего знамени центрального штаба «Российские студенческие отряды».**

Молодежно-студенческие отряды – визитная карточка нашего университета. Отряды начали возрождаться в 1996 году. Тогда митрополит Питирим обратился к ученому совету МИИТа с просьбой о создании отряда по восстановлению Иосифо-Волоцкого монастыря. И уже в 1997 году стройотряд по восстановлению обители выехал на работы. С тех пор численность бойцов ССО постоянно растет. На сегодняшний день в них трудится около 2000 студентов нашего университета.

В 2010 году МИИТ сформировал первый молодежный студенческий отряд для строительства объектов олимпийского титула ОАО «РЖД» в Сочи. И по итогам трудового семестра стал одним из лучших среди стройотрядов транспортных вузов. В этом году на олимпийскую стройку поехали 50 миитовцев. Луч-

шие из лучших: на каждое место в отряде претендовало несколько студентов. При зачислении учитывались успеваемость, участие в общественной жизни, гражданская позиция и опыт работы. Ребятам доверили возведение вантового моста: они занимались армированием, бетонированием, вязкой, работали на бетонном заводе, в сварочном цехе и т.д. За время строительства руками наших студентов целиком возведена одна из опор моста.

Среди отрядов ОАО «РЖД» был объявлен конкурс на звание лучшего. Для победы в нем учитывались очень многие показатели: это и безупречное выполнение производственных заданий, и участие в творческих и спортивных мероприятиях, и организация своего быта. По итогам конкурса лучшим стройотрядом среди вузов транспортной отрасли стал отряд из МИИТа.

Открывали трудовой семестр вице-премьер Правительства РФ Александр Дмитриевич Жуков и президент ОАО «РЖД» Владимир Иванович Якунин. Они пожелали ребятам ударного труда,



ярких впечатлений и благополучного завершения работы. В последующие недели надо было показать, на что способны бойцы в деле. Заместитель начальника штаба молодежно-студенческих отрядов МИИТа Дмитрий Варавин признает, что у МИИТа были сильные соперники. Это Ростовский, Уральский и Во-

ронезский университеты. Всего в стройке участвовали 1100 человек из всех железнодорожных вузов плюс вузы, выполняющие работы на объектах Олимпстроя.

«Работа, отдых, спорт» – таков девиз олимпийской стройки. И наши студенты старались совместить добросовестную работу и полно-

ценный отдых. Работали по 8 часов, 5 дней в неделю. Никаких перекуров, простоев, опозданий. Выполняли, а порой и перевыполняли план. В выходные ребята играли в футбол, волейбол, баскетбол, шахматы, а когда удавалось вырваться к морю, (принимающая сторона предоставляла автобусы), то не

вылезали из воды часами и загорали до черноты.

Работа в стройотряде – это не просто возможность пройти производственную практику и применить полученные знания, но и возможность подзаработать. Оплата труда в Сочи была очень достойной, и это для многих стало хорошим стимулом.

Жили стройотрядовцы в вахтовом городке, в 30 км от Адлера: кругом – горы, в небе – орлы, а ночью – потрясающей красоты звездная феерия. В городке отличная столовая, в чем ребята убеждались три раза в день. В жилых комнатах – всегда чистое белье, кондиционеры, словом – все удобства.

Удалось ребятам и немножко попутешествовать: студенты побывали в Красной Поляне, ознакомились с одним из объектов будущей Олимпиады, выезжали в Веселое, где строится ледовый дворец, в порт, посмотрели тоннельные комплексы, стадионы. Город меняется на глазах, и наши ребята гордятся тем, что они тоже причастны к этому грандиозному перемена-

**Светлана КУДЕНКО**

## И скорость, и драйв, и радость

Отряд помощников машинистов – далеко не самый многочисленный по сравнению с другими отрядами – всего 12 человек, но эти ребята работают на самой что ни на есть железнодорожной передовой. Они живут в ритме дороги, осзают ее, несут на своих плечах огромную ответственность. Командир отряда Александр Кутов в роли помощника уже второй год. Мы связались с ним сразу после окончания трудового семестра. Саша еще, как говорится, не успел остыть от дороги. «Это самая замечательная работа, – говорит Кутов. – Ну где еще получишь столько впечатлений! Тут тебе и скорость, и драйв, и стресс, и радость».

По словам Александра, студенты МИИТа работали в основном на Ярославском и Курском направлениях. Ездили в Данилов (Ярославская область), Кострому, Владимир, Курск, Орел, изредка помогали водить поезд до Нижнего Новгорода.

Сам Александр работал на Курском направлении. «Из кабины машиниста все выглядит совсем по-другому, чем из купе поезда, – рассказывает Кутов. – Перед тобой путь расстилается. И ты ощущаешь его почти физически. Мы сидели по левую руку машиниста и помогали ему вести переговоры в пути следования, контролировать прицепку и отцепку локомотива, наблюдать за показаниями приборов, осматривать механическую часть локомотива».

Александр в роли помощника машиниста отработал два с половиной месяца, а перед этим было 6 дублирующих поездок, когда ездил третьим лицом и следил за действиями машиниста.



*Александр Кутов – помощник машиниста*

После обучения надо было сдать соответствующий экзамен. И только потом началась самостоятельная работа в качестве помощника машиниста. Ему повезло, считает Кутов: мало того что работа интересная, так ведь и платят за нее неплохо – 35–40 тысяч рублей в месяц.

В отряд брали только ребят, имеющих свидетельство помощника машиниста, а это студенты, которые уже работали в этой должности или пришли в университет после профессионального училища или техникума.

Помощник машиниста – второй человек в команде. Он должен прийти в депо заранее, ознакомиться с поступившими инструкциями и пройти медосмотр. Потом машинист и помощник должны проверить состав. После прибытия в пункт назначения – вновь осмотр состава, и только потом можно отдохнуть. Продолжительность отдыха должна быть не менее половины проведенного в

пути времени. Однако сложность в том, что поезда следуют в любое время суток. В июле, например, все смены Саши приходились на ночь. С непривычки очень хотелось спать. Но ему все равно очень нравится работать ночью. К тому же летом много дополнительных поездов, поэтому выходные бывали нечасто. В августе, например, Александр отъездил 184 рабочих часа.

Особенно запомнилась одна поездка с машинистом, когда на второй половине пути отключился электровоз. «Мы встали на стоянку, начали суесться, устранять поломку и из-за этого выбились из графика на 8 минут. Это была моя вторая поездка. Приехав в Москву, сразу пошли к начальству – объясняться. А еще как-то ночью в прожекторе взорвалась лампа, и мы ехали практически вслепую. Но все же дотянули до конца, то и дело подавая звуковые сигналы».

**Светлана СЕРГЕЕВА**

## Объект особого значения

Отряд по восстановлению Иосифо-Волоцкого монастыря – особенный. Ребята работают безвозмездно, по велению души. Причем работают с полной отдачей. Третий год подряд отрядом командует Антон Болотов – это своего рода рекорд. Далеко не все соглашались нести личную ответственность за каждого бойца, заботиться о том, чтобы каждый был обеспечен работой, местом для полноценного отдыха, накормлен. А вот Антона это не тяготит, и он третий год подряд взваливает на себя все эти хлопоты. Набор в отряд ведется с февраля. Берут не всех – если хромает дисциплина, шансов попасть в Иосифо-Волоцкий монастырь маловато.

По словам Антона, отряд формируется в основном из первокурсников. Трудится в коллективе с такими ребятами очень интересно, они трудолюбивы, активны, редко впадают в уныние, изобретательны. Первый раз в качестве командира отряда по восстановлению Иосифо-Волоцкого монастыря.

В этом году ребята занимались отделкой и ремонтом внешних стен монастыря. Работа ответственная: надо иметь профессиональные навыки, стены – визитная карточка монастыря. Помогали студентам также в строительстве и отделке помещений молодежного центра при Иосифо-Волоцком монастыре, ну и конечно же собирали урожай: обитель во многом обеспечивает себя сама. Девушки постоянно трудились в саду, собирали ягоды. Не обижали при этом и себя: клубники, смородины и крыжовника наелись на год вперед. Студенты помогают и при уборке храма, и при про-



*Отряд особого назначения*

ведении богослужений, выполняют подсобные работы – колют дрова, трудятся на пилораме. Одной из самых трудных является работа на кухне. Нашим бойцам приходилось готовить обед на 80–120 человек. Представляете, сколько надо было начистить картошки?

Жили студенты в отдельном доме, это деревянное трехэтажное здание в ста метрах от самого монастыря. Вечером ребята могли посидеть около костра с гитарой, тихо попеть песни. Именно тихо, так как служителями монастыря радели за тишину и порядок. По словам Антона, студентов всегда в монастыре ждут, говорят: «Нако-

нец то наши миитовцы приехали».

В этом году был 15-й, юбилейный выезд. Все бойцы отряда старались, чтобы порученная им работа была сделана на отлично. По-другому и быть не могло: Иосифо-Волоцкий монастырь – особый объект, это часть нашей православной истории и культуры. И участие в его реставрации – не только полезное, но и высоконравственное дело. Впрочем, без материальных поощрений бойцы не остались, приказом ректора университета они были награждены денежной премией и благодарностями.

**Людмила ТРОФИМОВА, АТС 311**

# Она сделала это

Окончание. Начало на стр. 1

Последний раз мы поздравляли студентку ГИ Камиллу Гафурзянову в ноябре 2009-го («ИТ» №16, «Камилла жаждет золота»): она стала серебряным призером чемпионата мира в Турции. Девушка не скрывала тогда своей досады по поводу серебра. «Нет ничего более обидного, чем занять 2-е место, – говорила она корреспон-



Это – победа!

денту «ИТ». – Преодолеть столько трудностей, дойти до финала и... проиграть. Но для меня это был колоссальный опыт. Знаю теперь, над чем мне работать. Надеюсь, со следующего чемпионата вернуться с золотом».

Теперь мы видим, что это были не просто слова: Камилла отлично подготовилась к важнейшим соревнованиям сезона и завоевала сразу две золотые медали. Причем если в командном финале наши девушки очень уверенно победили полячек – 45:32, то финальный поединок с рапиристой из Кореи, по словам Камиллы, выдался неимоверно сложным. «Проигрывая по ходу 11:6, – вспоминает она, – признаюсь, я уже подсознательно потеряла веру в положительный итог. Но мне помог тренер. В перерыве между вторым и третьим периодами он меня никак не настраивал, просто сказал: «Иди и сделай это!» После этого я смогла взять себя в руки и выиграла.

Нашей чемпионке 23 года. Родилась в Казани. С 2005 года живет в Москве и учится в МИИТе. Специализация – «Менеджмент организации» (в спорте). Сейчас она аспирантка.

Ее первый тренер – Ильдар Рашилович Шаймарданов. Фехтованием она начала заниматься в 2000 году. В 12 лет ради интереса взяла в руки рапиру. Понравилось. Через два месяца занятий была четвертой на первенстве Республики Татарстан. После года тренировок на чемпионате России среди детей заняла 10-е место. «Так пошло-поехало, и незаметно для себя я оказалась в большом спорте». Сейчас она мастер спорта международного класса, входит в сборную команду России.

## Наша справка

### Камилла Гафурзянова

Камилла Гафурзянова чемпионка первенства Европы среди юниоров 2007 года в Чехии (командный зачет), бронзовый призер первенства Европы среди юниоров 2007 года в Чехии (личный зачет), серебряный призер чемпионата Европы 2009 года в Болгарии (командный зачет), серебряный призер чемпионата мира 2009 года в Турции (командный зачет), бронзовый призер этапа кубка мира 2010 года в Лейпциге (Германия), двукратная чемпионка (личный и командный зачеты) универсиады-2011 в Китае.

трудно совмещать учебу со спортом. К счастью, в МИИТе спортсменов очень поддерживают». Мы еще раз поздравляем «золотую нашу Камиллу» и желаем ей: так держать!

Виктор АНТОНОВ

## НОВОСТИ ФИЛИАЛОВ

### Юбилей в год юбилея

День знаний – всегда большое событие. С особой радостью встречают в этот день в колледжах и вузах первокурсников.



Торжественная линейка, посвященная Дню знаний, состоялась и в Воронежском железнодорожном колледже – филиале МИИТа. В этом юбилейном, 115-м со дня основания университета году на праздник в колледж приехали многочисленные почетные гости. Среди них – руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Геннадий Петрович Петраков, заместитель начальника Юго-Восточной железной дороги по кадрам и социальным вопросам Виктор Федорович Вакуленко, начальник службы управления персоналом Ю.-В. ж.д. Анатолий Павлович Князев, заместитель начальника Юго-Восточной дирекции управления движением по кадрам и социальным вопросам Олег Станиславович Тарасенко. В числе поздравлявших были и проректор по учебно-методической работе МИИТа Владимир Иванович Апатцев, директор Воронежского филиала МИИТа Богдан Анатольевич Соловьев.

Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Г.П. Петраков поздравляет с Днем знаний студентов колледжа

Все было как положено: цветы, улыбки, поздравления. Гости пожелали студентам отличных отметок в новом учебном году, а преподавателям – успехов в их непростой работе. Кстати, в этом году свои юбилеи педагогической деятельности отмечают и некоторые преподаватели колледжа: Валерий Владимирович Транквилевский (45 лет), Ольга Николаевна Вербицкая (30 лет), Надежда Михайловна Лукина (25 лет), Георгий Васильевич Яковлев (20 лет).

Соб. инф.

### За здоровый образ жизни!

В рамках городской акции «Год без наркотиков и табака» в Ельце прошел открытый молодежный конкурс «Здоровый образ жизни – мой выбор!». Его организаторами выступили Комитет по делам молодежи и Управление образования администрации Ельца.



В конкурсе приняли участие жители Ельца и Елецкого района в возрасте от 14 до 30 лет. Победители и призеры были определены в 5 номинациях: «Фоторабота», «Творческое произведение», «Изобразительное творчество», «Социальная реклама» и «Уличное творчество».

В финалисты конкурса вышла студентка 4-го курса отделения «Архитектура и строительство» Елецкого железнодорожного техникума – филиала МИИТа Наталья Тихонова, занявшая 2-е место в номинации «Творческое произведение».

### Признание!

В Ярославле прошла 7-я Ассамблея начальников железных дорог России

Для участия в ассамблее в столицу Северной железной дороги приехали глава ОАО «Российские железные дороги» В.И. Якунин, топ-менеджеры компании, руководители всех региональных филиалов РЖД.

В течение двух дней начальники стальных магистралей России обсудили ход совершенствования системы управления компанией, структурной реформы железнодорожного транспорта, развития кадрового потенциала, проблемы безопасности на объектах железных дорог.

В рамках программы ассамблеи в первый день ее работы в Ярославском художественном музее состоялось вручение премии «Общественное признание». Почетными гостями этой красочной церемонии были жены начальников российских железных дорог. Ну а лауреатом премии в номинации «Дорога в будущее», присуждаемой за большой вклад в развитие отрасли профессионального железнодорожного образования в Ярославской области, стала директор Ярославского железнодорожного техникума – филиала МИИТа Вера Николаевна Априна.

Принимая награду, Вера Николаевна говорила, что ей особенно приятно получить эту награду и признание в юбилейный для всего МИИТа год.

Первыми с высокой наградой Веру Николаевну поздравили коллеги по педагогической работе в техникуме.

Валентина НИКОЛАЕВА, Ярославль

## «Авторские классы» повышают компетенцию

### ПРИОРИТЕТЫ

Пока большинство митинговцев отдыхали, в университете состоялась итоговая аттестация участников изфовского проекта «Авторские классы-2011»

На аттестации присутствовал большой «десант» из представителей заказчика проекта – ОАО «РЖД», в том числе вице-президент компании Дмитрий Сергеевич Шаханов.

Предваряя рабочую часть заседания, заведующий кафедрой «Корпоративный менеджмент» Андрей Витальевич Шобанов напомнил, что программа обучения в проекте «Авторские классы» была рассчитана на полтора года (март 2010 – июнь 2011) и завершилась как раз в канун 115-й годовщины создания университета. Обучение велось по двум направлениям: «Управление человеческими ресурсами ОАО «РЖД» и «Корпоративный финансовый менеджмент ОАО «РЖД».

Студенты углубленно изучали профильные дисциплины, детально знакомились с деятельностью РЖД. Причем на завершающем этапе учебы, в ходе стажировки в компании, ребята проводили собственные прикладные исследования по наиболее актуальной для каждого конкретного подразделения проблематике.

О том, насколько серьезной была проделанная студентами

работа, говорят сами темы дипломов: «Формирование имиджа ОАО «РЖД» среди молодежи» (Екатерина Зайцева), «Современные методы планирования численности руководителей, специалистов и служащих» (Марина Свиридова), «Методика проведения аудита для обучения и развития службы управления персоналом» (Анна Фильчак) и т.д.

Внимательно выслушав студенческие доклады, вице-президент ОАО «РЖД» заявил, что, по его мнению, выпускников «Авторских классов» надо чаще привлекать к изучению конкретных проектов и ситуаций в ОАО «РЖД». Дмитрий Сергеевич Шаханов пообещал лично отслеживать трудоустройство и судьбу каждого выпускника «Авторских классов». А еще он отметил, что управление человеческими ресурсами сложная, многогранная и многосторонняя работа и в «РЖД» на нынешних выпускников возлагают особую надежду. Связано это в первую очередь с тем, что кампания реформируется и ей необходимо растить руководителей нового типа. И этим воспитанием должны заниматься профессионалы.

Программа авторского класса «Управление человеческими ресурсами ОАО «РЖД», напомнил в свою очередь Андрей Витальевич Шобанов, ставила целью в самые короткие сроки отобрать, профессионально подготовить и, самое



Вице-президент ОАО «РЖД» Дмитрий Сергеевич Шаханов (слева) и заведующий кафедрой «Корпоративный менеджмент» Андрей Витальевич Шобанов на защите студенческих проектов

важное, адаптировать к работе в системе управления персоналом компании молодых специалистов – выпускников МИИТа. Программа нынешнего выпуска «Авторского класса» по сравнению с предыдущим значительно увеличена, появились новые подходы к формированию самого класса.

«Авторский класс» – программа дополнительной углубленной специализированной подготовки, созданная и реализуемая МИИТом в тесном сотрудничестве с Департаментом управления персоналом ОАО «РЖД». Она построена на сочетании прогрессивных форм подачи теоретического материала с непосредственным погружением в практику работы крупнейшей транспортной компании России. Программа реализуется с при-

влечением профессиональных консультантов, что характерно для более высоких уровней образования, таких как, например, программы МВА.

Конечно же успешной реализации проекта способствовало теснейшее взаимодействие всех участвующих в нем сторон, как в постановке задач и вопросах кураторства, так и в процессе проведения различных форм аудиторной и внеаудиторной работы.

Андрей Витальевич Шобанов особо отметил работу присутствовавших на аттестации представителей Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» и служб управления персоналом филиалов компании, курировавших исследовательские проекты студентов.

Виктор ВОДОЛАЗСКИЙ

# Наши артисты сотворили чудо

## ТЕАТР

**«ИТ» уже писал о триумфе артистов МИИТа, победивших на Всероссийском фестивале студенческих театров в Самаре. Успех нашей театральной труппы был отмечен и региональными СМИ. По рекомендации ректора МИИТа Б.А. Лёвина «ИТ» публикует выдержки из обзорной статьи, опубликованной в газете «Куйбышевский железнодорожник» по итогам фестиваля.**

То, что именно классический репертуар доминировал в афише фестиваля, с одной стороны, стало приятной неожиданностью, с другой – изначально вызвало немало опасений. Ведь, чего греха таить, и профессиональные театры нередко недотягивают до столь высокой планки. Но на сцене ДКЖ им. Пушкина случилось настоящее чудо. И жюри не преминуло без споров и разногласий отметить это в своем резюме.

Гран-при фестиваля по праву достался столичному студенческому театру «Саботаж» (МИИТ) за спектакль «Легенда о безумном принце Гамлете» (С. Грамматик,

У. Шекспир). Именно старинная легенда, записанная в начале XIII века датчанином Саксоном Грамматиком, легла в основу шекспировской пьесы. Так что постановке предшествовали скрупулезное знакомство с литературными и историко-культурными источниками, глубокий анализ философской составляющей. Режиссер-постановщик спектакля – художественный руководитель Дворца культуры МИИТа Владимир Голованов и его студенческая труппа сумели сотворить чудо, заворожить зрителей сценическим действием. Как настоящие профессионалы, они мастерски держат паузы, ни на йоту не упуская при этом внимания зала. Сценическая речь – выше всех похвал: прекрасно работают с голосом, словом и доносят их до зрителя естественно, без какой бы то ни было натужной вымученности. То же самое можно сказать и о сценическом движении: всё четко, осмысленно. В цветовом решении спектакля доминируют символические тона: кроваво-красный и черный – классика жанра.

Играют ребята так, будто рука об руку идут со своими героями по лезвию бритвы. В зрительном зале – тишина и

предчувствие трагедии. Москвичи будто играют на струнах души каждого. Но прежде – на струнах собственных душ. Сергей Морозов в роли Гамлета – словно нерв обнаженный. Никому и в голову бы не пришло, что он – не профессиональный актер, а студент технического вуза. Жюри единодушно признало именно эту работу как «Лучшую роль фестиваля». Надо было видеть, как готовилась к выходу на сцену аспирантка Гульнара Мустакаева (за роль Катарины в спектакле «Шекспир... Шекспир? Шекспир!» она была отмечена жюри в номинации «Лучшая женская роль»). Как настоящая актриса, девушка вживалась в образ своего персонажа, отрешившись от закулисной суеты, не видя и не слыша ничего вокруг. А как после спектакля за кулисы не вбежал – влетел Владимир Голованов! Казалось, он был еще там, на сцене, мысленно пропуская через себя все происходящее, сыграв каждую роль параллельно со своими воспитанниками. По всему видно: положительные эмоции зашкаливают. Режиссер доволен. Это успех!

**По материалам газеты «Куйбышевский железнодорожник»**



Москвичи будто играют на струнах души

## «Недаром помнит вся Россия...»

### НАША ИСТОРИЯ



«...Ведь были ж схватки боевые, да говорят еще какие! Недаром помнит вся Россия про день Бородина». И ведь действительно помнит, иначе не сходились бы и не съезжались к Бородинскому полю ежегодно в первые выходные сентября десятки тысяч россиян всех возрастов и званий.

Многие из них прибывают на эту святую землю за несколько дней до начала торжеств. В их числе знаток истории и преподаватель одноименного предмета в митовской гимназии №1572 Виктор Викторovich Озява. Вот уже 20 лет он встречает начало сентября на Бородинском поле. А с ним – его воспитанники, прошлые и нынешние: многие его ученики уже закончили МИИТ, кто-то еще учится в университете, кто-то только что поступил.

Ребята приезжают к местам боевой славы на три дня, выстраивают



свой палаточный городок, знакомятся и общаются с участниками исторической реконструкции Бородинского сражения. По словам В.В. Озявы, они с жадностью впитывают всё, что недоговаривают об Отечественной войне 1812 года учебники, а потом представляют

свои материалы в рамках научно-практической конференции «По дорогам войны 1812 года» СВАО города Москвы. Следующий год для любителей истории – юбилейный: Бородинскому сражению исполнится 200 лет.

**Елена МЕРКУЛОВА**

## Миитовцы спасают деревья

**В МИИТе прошла акция по сбору макулатуры, организованная инициативной группой «МИИТ спасает деревья». Акция проводилась в рамках Всероссийского проекта «Спаси дерево», среди участников которого – МГУ, МПГУ, РХТУ и другие известные российские и зарубежные вузы.**

За неделю активисты движения собрали около 200 кг макулатуры, которую затем в рамках проекта бесплатно сдали на перерабатывающий завод. Результаты акции можно представить по следующей формуле: спасено 2 дерева, сэкономлено 2000 кВт·ч электроэнергии и 40 000 л воды – таково среднее сопоставление затрат при получении готовой бумаги из первичной древесины или в результате вторичной переработки 200 кг бумажных отходов.

В организации и проведении мероприятия активное участие приняли преподаватели, сотрудники и студенты кафедры «Инженерная экология», а также сотрудники учебно-методического управления, управления кадров, отдела по связям с общественностью.

Участникам акции вручили поощрительные подарки – экологичные блокноты «экопады» от типографии «Идея Принт», изготовленные из обрезков бумаги, остающихся при тиражировании печатной продукции.

В силу ряда обстоятельств акция проводилась в режиме «пилотного проекта», а потому прошла с некоторыми шероховатостями. Тем не менее начало возрождению традиции по сбору макулатуры в МИИТе положено. Достигнутые результаты и поддержка общественности позволяют надеяться на то, что «продолжение следует...».

Р.С. Организаторы акции благодарят всех ее участников и надеются на всеобщую поддержку!

Для справки: если весь мусор, который выбрасывают жители России за год, складывать в вагоны, получится поезд длиной 10 000 километров!

В МИИТе макулатуру можно сдать в аудитории 5302 (тел. 499 973-09-75) в любое удобное время. Давайте спасать свои леса!

**Юрий Боровков,  
Дмитрий Осипов,  
кафедра**

**«Химия и инженерная экология».**

