

## ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

Издание Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ)

www.miit.ru/gazeta

## ГЛАВНОЕ

## Президент поможет выпускникам с работой

«Считаю абсолютно целесообразно стимулировать работодателей брать на работу выпускников вузов самыми обычными способами, иногда добровольно-принудительными, потому что наши работодатели – они все-таки особые работодатели, им иногда не объяснишь, как надо поступать, они этого не понимают», – заявил президент РФ Д.А. Медведев на встрече со студентами Тихоокеанского государственного университета.

По мнению главы государства, в ряде случаев решить проблему можно административным путем: благодаря изданию соответствующих нормативных актов об обязательности приема молодых специалистов. В этой связи президент упомянул также ведение для бизнеса налоговых преференций, налоговых вычетов и бонусов.

Президент подчеркнул особую важность решения проблемы безработицы среди выпускников вузов в период экономического кризиса. «За последнее время мы все-таки стали этим заниматься, кризис к этому подтолкнул». Дмитрий Анатольевич напомнил о том, что правительство в этом направлении уже немало сделано, в частности, увеличено количество мест в аспирантуре. В Госдуме сейчас проходит законопроект о создании малых предприятий, научных лабораторий при университетах, где студенты и выпускники могут плодотворно трудиться на пользу обществу и себе, сообщил президент.

Соб. инф.

## Туда, где есть дело

8 июня в сквере у главного корпуса №1 прошла торжественная линейка, посвященная началу третьего трудового семестра



По традиции первой к микрофону подошла Наталья Александровна Дудина – начальник управления по воспитательной работе МИИТа. Она сообщила, что в этом году создано 20 студенческих отрядов, общая численность бойцов в них – около 1700 человек.

Начальник штаба молодежно-студенческих отрядов МИИТа Сергей Гришов принимает рапорта командиров отрядов о готовности бойцов к третьему семестру. Все успокоились. Сергей Гришов, в свою очередь, отдает рапорт ректору МИИТа Борису Алексеевичу Лёвину. «Конечно, сейчас мы, с одной стороны, испытываем ностальгию, с другой стороны, гордость, – обращается ректор к бойцам. – Мы очень благодарны за то, что вы продолжаете важное для России, общества движение студенческих строительных отрядов...».

В качестве гостей в торжественной линейке участвовали начальник отдела

Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» – Игорь Петрович Чирва, первый заместитель генерального директора ОАО «Ямалтрансстрой» – Александр Васильевич Вылиток, директор Московского городского штаба молодежно-студенческих отрядов – Юрий Израйлович Цицкиев, настоятель Иосифо-Волоцкого монастыря – игумен Сергей и многие другие. Кстати, инициатором создания отряда «Ямал» выступил один из выпускников МИИТа, ныне генеральный директор «Ямалтрансстрой» Игорь Нак. Ветеран ССО МИИТа Александр Васильевич Вылиток передал студентам приветствие главы компании и вспомнил о своем студотрядовском прошлом: «В 1970 году я возглавил отряд «Абакан-сервис», в 1971-м – отряд, который начинал строить первые четыре дома в районе Теплый стан, комиссаром был Владимир Николаевич Сазонов, впоследствии вице-президент ОАО «РЖД»... В студенческих отрядах вы почув-

ствуете плечо друга. Это будет самое незабываемое время в вашей жизни... Ваше место – там, где дело, а дело – там, где вы!».

В 1996 году по инициативе митрополита Волоколамского и Юрьевского Питирима студенты МИИТа впервые отправились на восстановление Иосифо-Волоцкого монастыря. Обратившись к ребятам, настоятель Иосифо-Волоцкого монастыря игумен Сергей отметил, что этот год – юбилейный не только для бойцов ССО, но и для монастыря – 20 лет со дня передачи монастыря церкви, и 530 лет со дня основания монастыря. «Всем успехов и помощи Божьей в вашем добром деле», – заключил игумен Сергей.

Торжественная линейка завершилась возложением цветов к памятнику погибшим в годы Великой Отечественной войны миитовцам.

Продолжение темы на стр. 6

## В НОМЕРЕ

Зачем вице-спикер Госдумы приезжал в МИИТ

Стр. 2

По каким законам жили бойцы стройотрядов 40 лет назад

Стр. 3

У студентов ИЭФ свои рецепты вывода России из кризиса

Стр. 5

Что пообещал вице-президент ОАО «РЖД» на встрече с учеными ИТОППа

Стр. 6

Как сделать стадион зоной безопасности

Стр. 7

## Ударим идеями по кризису!

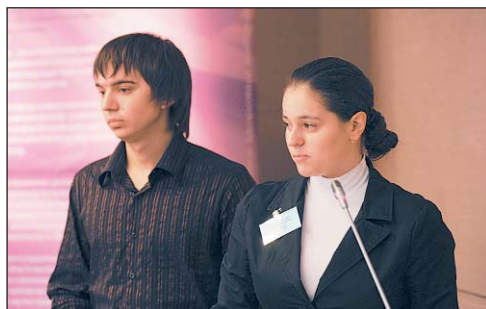
Прошел смотр-конкурс научно-технических проектов бизнес-инкубатора МИИТа

В прошлом номере «ИТ» мы уже рассказывали о студенческом бизнес-инкубаторе. В горячий сессионный период студенты – участники бизнес-инкубатора подготовили и презентовали компании ОАО «РЖД» проекты, подготовленные на базе кафедры «Инновационные технологии».

Свои работы студенты защищали в новом Центре научно-технической информации и библиотек. Конкурсантов приветствовал первый заместитель начальника департамента технического развития Ю.В. Митрохин. Пожелав им удачи, он отметил значимость подобного рода мероприятий: «Так совпало, что



Ю.В.Митрохин



А.Абалмасов и А.Стрельникова

мировой финансовый кризис, который обрушился на нас, дает возможность проявить себя, попытаться найти новые методы решения научно-технических задач».

Работы оценивались по трем номинациям: «Локомотивное хозяйство», «Вагонное хозяйство» и «Хозяйственно-коммерческие работы в сфере грузовых перевозок».

Всего было представлено 9 проектов.

Итак, в первой номинации победила работа «Универсальный поворотный прожектор локомотива» студентов 3-го курса Анастасии Стрельниковой (спец. «Управление инновациями») и Алексея Абалмасова (спец. «Локомотивы»). Во второй номинации большее количество баллов набрал проект «Расширение сберегательных технологий повышения износостойкости для подвижного состава и инструментов на железнодорожном транспорте», разработчиками которого стали Сергей Ильин (ТВД 311), Никита Ключня (ТВД 311) и Екатерина Якоби (ТУИ 411). В третьей номинации лучшими оказались Ольга Кудрявцева

(ТУИ 511) и Александра Лухова (ТДМ 411) с темой «Адаптер спутника-контейнера для бескрановой перегрузки».

Обсуждались все плюсы и минусы каждого проекта. И вне зависимости от полученных оценок, каждый проект может быть реализован в дальнейшем. Команды, не набравшие нужных очков, получают денежные бонусы за свои старания и энтузиазм.

Сегодня в конкурсе участвует только МИИТ, но по плану ОАО «РЖД» в нем будут со временем задействованы все технические вузы. А это конкуренция, которая дает дополнительный творческий стимул.

Кристина ВОЛКОВА

## ИННОВАЦИИ



## КОЛОНКА РЕДАКТОРА

## На таких держится журналистика

Недавно мне вручили Диплом 1-й степени за победу в VI городском конкурсе студенческих изданий «Хрустальная стрела» и саму хрустальную стрелу. Довольно изящная, хотя и тяжеловесная вещица. Номинация – «Лучший редактор студенческого издания». Награждение проходило в храме Христа Спасителя и выглядело очень торжественно. Диплом подписан первым заместителем мэра Москвы в правительстве Москвы Л.И. Швецовым и человеком, олицетворяющим целую эпоху отечественной журналистики – президентом факультета журналистики МГУ Я.Н. Засурским.

Весьма признателен организаторам этого престижного конкурса за высокую оценку моего труда. Однако хотел бы



внести некоторые уточнения. Любый редактор, даже самый лучший, ничего не смог бы добиться в одиночку: без своих издателей, коллег, своего авторского актива, своих читателей. Поэтому назову тех, кто сделал возможным нашу общую победу. Прежде всего это ректор МИИТА Борис Алексеевич Лёвин, материализовавший намерение нашего университета иметь современную газету и создавший оптимальные условия для ее выпуска. Это первый проректор Александр Аполлонович Выгнанов, с его лояльностью и тактом, которые он проявляет во всех вопросах, связанных с подготовкой номеров «ИТ». Это управляющий делами МИИТА Вячеслав Борисович Ручкин, который вникает во все проблемы редакции и решает их, хотя и не так стремительно, как бы нам хотелось, но основательно. Это начальник управления по воспитательной работе Наталья Александровна Дудина, умная, искренняя, отзывчивая. Это начальник отдела по связям с общественностью Андрей Николаевич Крючков, человек, толерантности которого позавидовал бы сам наполеоновский министр.

С особой нежностью и признательностью хочу назвать нескольких наиболее ярких авторов «ИТ», публикации которых делают газету современной, актуальной, многогранной. Это прежде всего Татьяна Герасимова (когда мы познакомились, она была Шишлова), человек неумной энергии, урожденная общественница, которая к тому же готова писать и днем и ночью. А еще есть Наталья Лисаева (тоже из ГИ), очень чувствительная, трудолюбивая, скромная. Особенный человек – Нина Хабаева (ИСУТЭ), замечательно способная, ей бы еще немножко усидчивости. И конечно – Яна Исаева, тоже из ИСУТЭ, яркая, талантливая, женственная. Не представляю газету и без Максима Щикалюка (ИПСС), отлично пишет, всегда позитивен, редко появляется в редакции один, обычно с хвостом приятелей.

Назвал только несколько имен, а их десятки. Светлые, многогранные молодые люди. На таких держится журналистика. Это ваша награда, ребята, спасибо вам!

**Владислав ЯНЕЛИС,**  
главный редактор газеты  
«Инженер транспорта»

## Транспорт решает все

считает вице-спикер Госдумы Владимир Жириновский

## НАШИ ГОСТИ

– Считаю, что одной из главных движущих сил, если хотите, лицом всей российской экономики должен быть транспорт и, в частности, железнодорожный, – заявил выступивший на днях перед студентами и преподавателями МИИТА вице-спикер Госдумы Владимир Вольфович Жириновский (встреча проходила в актовом зале ИЭФ). – Мне интересно поговорить с вами на эту тему. Мы всегда должны помнить, что наша страна имеет громадную территорию, поэтому ни одну из поставленных государственных задач нельзя решать без транспорта, развитых транспортных сетей. Сделайте так, чтобы по стране день и ночь шли поезда. Они везут не только грузы, на них к нам приезжают друзья, привозят добрые вести...

В самом начале своего выступления Владимир Вольфович, представившийся Почетным железнодорожником, признался, что в МИИТе он впервые. Но тем не менее чувствовал он себя перед аудиторией уверенно.

Как обычно, в своих публичных выступлениях Жириновский касался очень многих вопросов и проблем:



от транспорта до истории, политики и образования... Говорил он и о самой животрепещущей для студентов, и особенно для выпускников, проблеме трудоустройства, а также о социальном статусе молодых специалистов.

По мнению Владимира Вольфовича, вовсе не обязательно стремиться остаться после университета в Москве. Выиграют в конечном счете те, кто поедет работать на самые трудные и отдаленные участки. «Поверьте мне, – убеждал ребят политик, – поработав

на периферии, вы вернетесь в столицу на «генеральские» должности. А сейчас вы должны ездить по стране, выбирать для себя самые интересные, если хотите, экстремальные места для работы.

Разумеется, на высококого гостя обрушился целый шквал самых разнообразных вопросов. Спрашивали о том, какие законодательные меры предпринимаются для противодействия пропаганде насилия, развернутой на многих российских телеканалах, нужна ли идеология в

наши дни, что он думает о будущем СНГ, почему такая низкая зарплата у преподавателей вузов, отчего люди стали бояться нашей милиции? Надо отдать должное Владимиру Вольфовичу: он не спасовал под градом вопросов. Отвечал убедительно и доходчиво. Когда политика спросили о его отношении к так называемому Болонскому процессу, он не задумываясь заявил, что не стоит бояться нового. Тем более никто не говорит о том, что необходимо вообще ломать структуру нашего

высшего образования. Болонский процесс, по словам Владимира Вольфовича, предусматривает уже к 2010 году создание единого европейского пространства высшего образования. Его цель – построение единой стандартизированной, в частности, двухуровневой системы обучения, позволяющей повысить занятость и мобильность молодых людей.

Со всем своим красноречием обрушился Жириновский на коррупцию: «Мы не добьемся больших успехов в экономике, промышленности, в развитии образования, законодательстве, если не победим коррупцию. Законодатели знают об этом и ставят барьеры на пути этого зла. Но об этом в первую очередь должны знать вы – студенты, молодые люди, только вступающие в жизнь. Ведь ни один закон не может действовать, пока жива коррупция».

«...А вообще – главная цель моего разговора с вами, – улыбаясь, сообщил миттовцам под занавес Владимир Вольфович, – взбодрить вас перед сессией, улучшить, поднять ваше настроение».

Пожоже, что вице-спикеру это удалось!

**Виктор ВОДОЛЖСКИЙ**

## Честь, которую надо заслужить

На вопросы «ИТ» отвечает проректор по учебно-методической работе В.И. Апатцев

## КОМПЕТЕНТНО

– Владимир Иванович, мы с вами уже давно встречаемся на заседаниях ректората, где вы еще зимой были представлены как проректор по учебно-методической работе. И одновременно продолжаете возглавлять РОАТ, бывший РГОТУПС, не тяжело это – нести двойную ношу?

– Даже если я сейчас пожалуюсь на жизнь, легче от этого она не станет. Это первое. Второе – надеюсь, что, когда мы оптимизируем свою филиальную сеть, отладим все управленческие звенья, работать будет все-таки легче.

– К оптимизации мы еще вернемся. А пока расскажите немного о себе, чтобы читателям «ИТ» было понятно, кто такой Владимир Иванович Апатцев и каковы его приоритеты?

– Все довольно традиционно. Родился в Липецке, потом перебрались в Подмосковье. Дед – железнодорожник, связист, вот и меня потянуло туда же. В 1975-м закончил МИИТ по специальности «Эксплуатация железных дорог». Остался на кафедре стажером-исследователем. Пришлось и на общественной ниве потрудиться. Два года был заместителем секретаря комитета комсомола МИИТА. Возглавлял комитет тогда Борис Алексеевич Лёвин, а я был освобожденным замом по идеологии.

Дальше – заочная аспирантура, надо было кормить семью, работа заведующим лабораторией методи-



ческого кабинета в Министерстве путей сообщения (МПС), потом – заместитель директора методкабинета, замначальника отдела вузов МПС, курировал науку, ученый секретарь Научно-технического совета МПС, начальник отдела вузов, замначальника Управления учебных заведений...

– Достаточно ровная и благополучная карьера, хотя и сопряженная со слишком большим, как бы помягче выразиться, бумажным потоком, или я не прав?

– Правы. Отчасти поэтому, когда представилась возможность перейти на должность проректора по науке ВЗИИТа, я ею воспользовался. Сказалась давняя тяга к чему-то более определенному. Новая должность позволяла заниматься наукой. А у меня еще с аспирантских лет была своя тема – развитие и совершенствование работы станций. Тогда, в семидесятые, мы вели

Московский железнодорожный узел, и за счет новых схемных решений удалось сократить на ряде станций простои вагонов и увеличить их пропускную способность. Работая над докторской диссертацией, я развил эту тему на других железнодорожных узлах, таких как Воронеж, Ярославль, Саратов.

– С наукой понятно, но работа проректора – это и решение серьезных организационных вопросов...

– Конечно. К тому же ВЗИИТ – нестандартный вуз, его студенты уже, как правило, состоявшиеся люди, многие занимают командные посты в отраслевых структурах. Само появление этого вуза в 1951-м году было вызвано необходимостью в кратчайшие сроки подготовить в массовом порядке дипломированных специалистов, способных обслуживать быстро развивающиеся железнодорожные системы и тяговые устройства. Наша филиальная сеть охватывала все республики бывшего СССР. И мы должны были снабжать тысячи своих студентов учебно-методической литературой, помогать им разбираться в современных технических дисциплинах. Но по части практических навыков наши студенты могли дать фору самим преподавателям. Не зря же многие выпускники ВЗИИТа впоследствии занимали высокие должности в системе МПС, а потом и в ОАО «РЖД».

– Простите за этот вопрос, но зачем ВЗИИТ, известнейший в стране вуз, был переименован в РГОТУПС?

– Если ответить коротко, то это было вызвано скорее стремлением

копировать западные названия, чем объективными причинами. Если не ошибаюсь, то мы калькировали английское название какого-то их учебного заведения, это было модно в начале 90-х.

– Итак, мощный самостоятельный вуз, более 30 тысяч студентов всех форм обучения. Очень неплохая материальная база, прочные традиции. И тут вдруг слияние с МИИТом. Не обидно?

– Отнюдь. Такова стратегия развития. Укрупняя учебные комплексы, мы создаем тем самым колоссальные образовательные ресурсы и можем успешно конкурировать с Западом в сфере образования. Объединяя вузы, мы структурируем их экономику, делаем ее более гибкой и мобильной. Наконец, мы диверсифицируем филиальную сеть. У нас, например, в Воронеже три подразделения – колледж, техникум, филиал РОАТ. Мы их соберем в один комплекс под маркой МИИТА. В этом комплексе будут учиться и на техника, и на дипломированного специалиста, и на бакалавра. В планах – оптимизация филиальной сети. Ну зачем, скажите, иметь филиалы в двух соседних городах?! Пусть будет один, но более мощный, хорошо оснащенный, располагающий высококвалифицированными преподавательскими кадрами. В общем, плюсов много. А что касается амбиций, мол, были сами по себе, теперь вот в составе МИИТА. Это от лукавого. Быть в составе МИИТА – честь, которую еще надо заслужить.

**Беседовал**  
**Владислав ЯНЕЛИС**



Студенческим строительным — 50 лет. Первые стройотрядовцы теперь уже совсем взрослые люди, и в их жизни случилось много всякого: кто-то стал известным ученым, кто-то возглавил министерство, кто-то просто прожил честно и воспитал достойных детей. Но что бы ни происходило в жизни этих людей, они всегда останутся верными студенческому строительному братству и сохраняют в памяти липкие от пота безрукавки, взлетающие к небу искры вечерних костров, гречку с тушенкой, промокшие спальные и еще много чего. МИИТ был в авангарде этого поистине великого студенческого движения. Таким остается и поныне. Эта страница о нашем ССО.

## Мы жили по жестким законам

Из воспоминаний бывшего бойца стройотряда, ныне ректора МИИТа Б.А. Лёвина

### Первый опыт

Первый раз отправился бойцом студенческого строительного в Красноярский край. Это было в 1969-м. Первокурсников не брали, но так как я окончил техникум, то сделали исключение. Я никогда не был в Красноярске, никогда не был в тайге. Поэтому все было интересно. Мы разбили палатки в лесу. Работал я на строительстве железной и автомобильной дорог. Когда в отряде появилась необходимость в специалистах, которые разбираются в электричестве, а я после техникума имел 4-й разряд электрика, то меня с напарником направили обеспечивать энергетическую систему в котлован, где изготавливали битум. Мы работали по 12 часов. Усталости во время работы не чувствовали. В отряде было 67 человек. В тайге мы одни. Отличительная особенность отрядов того времени — полный демократизм, это была единая семья, единые доходы. Изначально провозглашалось равенство всех участников стройки. В то время были жесткие законы (сухой закон), четкие правила поведения. И все им подчинялись»



1972 год комиссар Смоленского межрайонного отряда МИИТа Б.А. Лёвин.



Студотрядовская столовая. Без излишеств, но сытно

### Первая зарплата

«Первая моя зарплата как бойца стройотряда составила 450 рублей за весь период. Это были очень большие деньги. Стипендия тогда была 45 рублей. Все деньги отдал в семью.

### Визит замминистра

«На Смоленщине (1972 г.), я уже тогда был комиссаром районного отряда, произошло очень большое событие для нас: приехала заместитель министра образования Алла Петровна Шапошникова. Нам надо было принимать эту даму на самом высоком уровне. Сначала мы думали, что Шапошникова приезжает с проверкой. Нервничали. Потом выяснилось, что замминистра направили в наш отряд, потому что мы были лучшие. Тогда я на 4-м курсе учился, по сути, еще мальчишка. И мне пришлось сопровождать «целого» заместителя министра. Я видел, как она общается со студентами, как интересуется

их бытом, а у нас, слава богу, быт был хорошо налажен. Так что краснеть не пришлось.

### Зона

«Сильное впечатление на меня произвела зона. Не помню, то ли мы проявили инициативу, то ли нас пригласили. В общем, поехали мы в зону с концертом. Клуб довольно примитивный, сцена маленькая. Зал до отказа забит заключенными. В первом ряду сидит охрана в форме. Для нас это было нечто необыкновенное: во-первых, увидеть самих заключенных, во-вторых, как они реагируют на наше выступление. Они смотрели на нас горящими глазами и реагировали на все происходящее на сцене по-детски непосредственно. А порой даже подпевали нам. Очень запомнился водитель, обслуживающий нас. Он жил в колонии-поселении. Мы, естественно, с ее обитателями постепенно уже сблизились. Нам, студентам московского вуза, было интересно, что они за личности. Оказалось, что хорошие, интересные люди. Хорошо помню, что один из них был спорт-

сменом, чемпионом Европы по боксу. В пьяном виде подрался и угодил в колонию-поселение. Работал там водителем. И было видно, как он тянется к нам. Мы для него в общем-то были как глоток свежего воздуха. И таких людей там много.

### Напутствие

У меня есть пожелания студенческому коллективу. Я искренне считаю, что студенческие строительные отряды — это одна из наиболее эффективных форм воспитания молодого человека. Считаю, что каждый студент обязательно должен хоть раз попробовать поработать бойцом. Если попробовал, и не понравилось, то все равно в памяти навсегда останутся самые добрые воспоминания, если понравилось — значит, человек на верном пути и опыт стройотрядовца ему в жизни пригодится не однажды. Помимо всего, это уникальная возможность поехать посмотреть страну. А она, наша Россия, поверьте, того стоит. Удачи.

Фото из музея МИИТа

## Летопись трудового подвига

**1956 г.** Первый целинный студенческий отряд МИИТа отправлен на Алтай для помощи целинникам в уборке урожая (до официального создания ССО в СССР еще 3 года). Численность отряда — 560 человек. Командир — Л.Черняка.

**1958 – 1966 гг.** По путевке III съезда комсомола миитовцы трудятся на строительстве целинных совхозов. За ударную работу МИИТ награжден переходящим Красным Знаменем «Победителю социалистического соревнования Целиноградского района».

**1967 г.** Создание 17 ССО с местами дислокации в Сибири, Адлере, Подмосковье, Балашихе. В Тайшете трудился первый интернациональный отряд «Интер», в состав которого вошли студенты Чехословакии, Польши, Болгарии, ГДР.

**1970 г.** Работа в Дагестанской АССР. За свой труд студенческий строительный отряд МИИТа награжден знаменем ЦК ВЛКСМ «Лучшему студенческому отряду», которое хранится в музее МИИТа.

**1971 г.** Создан первый строительный отряд мостовиков «Спецмост», работавший в Усть-Ильмене.

**1972 г.** Численность объединенного ССО МИИТа — 2500 человек. К ранее действующим отрядам прибавился отряд проводников (СОП). 500 стройотрядовцев впервые выехали на строительство БАМа.

**1973 – 1977 гг.** Одна из улиц поселка Тындинский на БАМе (ныне г. Тында) названа «Миитовской». Большая группа студентов МИИТа награждена орденами: «Дружба народов», «Знак Почета»; медалями «За трудовую доблесть», «За трудовое отличие», «За освоение целинных земель».

**1978 – 1980 гг.** Студенческий строительный отряд МИИТа возводит олимпийские объекты. В составе объединенного ССО появились отряды торговли для обслуживания гостей московской Олимпиады. К 1983 г. численность ССО достигла 2886 человек.

**В 1985 году** началась перестройка. Деятельность отрядов была приостановлена.

Началу возрождения ССО послужило обращение митрополита Волоколамского и Юрьевского Питирима к ученому совету университета в **1996 г.**, в котором он напомнил о великой пользе, которую принесла работа в отрядах и самим студентам, и обществу. Летом 1997 года первый студенческий строительный отряд в составе 19 человек принял участие в восстановлении Иосифо-Волоцкого монастыря. Многие бросили курить, а некоторые крестились.

**В 1998 году** сформированы специализированные отряды для работы на объектах Московской железной дороги и ремонта студенческих общежитий.

В 1999 году к 40-летию ССО в ГКЗ «Россия» состоялся Всероссийский слет ССО. Первое из трех знамен студенческой славы в зал внес ректор МИИТа профессор Б.А. Лёвин, который семь раз выезжал в составе ССО, пройдя путь от бойца линейного отряда до командира зонального отряда. На слете мэр Москвы Ю.М. Лужков, высоко оценив возрождение ССО, вручил миитовцам — инициаторам возрождения ССО — символическую путевку №1 на строительство третьего транспортного кольца столицы.

**К 2006 году** численность объединенного отряда возросла до 1300 человек.

В настоящее время в МИИТе работает 20 ССО по 13 направлениям, более 10 из которых — профильные. Общая численность бойцов составляет более 1700 человек.

## «Я знал, что все получится»



Отряды помощников машинистов — ноу-хау МИИТа, по-своему авангард ССО. Знакомьтесь, Денис Литвинов, студент группы АТЭ-512, железнодорожник во втором поколении, родился в городе Пенза. Впервые Денис вошел в кабину машиниста электровоза на втором курсе. В течение 3 лет проработал помощником машиниста. Тебе слово, Денис.

«Помню первый свой опыт. Лето 2005 года. Машинист и его помощник, люди в целом неплохие, ругали меня за то, что я плохо запоминал светофоры, расположение и километраж станций, правила технической эксплуатации и технические нормы. Но я терпел. Знал, что все у меня получится, и что я — студент МИИТа, лучшего вуза страны. А значит, не имею права раскисать. Я был брошен на амбразуру в Москву-пассажирскую на Казанский вокзал, сбилось то, о чем мечтал. Впервые я поехал с пассажирским поездом №54 Москва — Йошкар-Ола. Само движение — завораживает, потрясающее ощущение, какая-то необычная энергетика, легкость. Скоро меня поставили на постоянной основе к машинисту Дмитрию Семину. Он человек неординарный, очень строгий, бывший инструктор, почет-

ный работник депо Москва-Сортировочная. Каждую поездку мне что-то рассказывал, хотел чему-то научить, поругивал за любую промашку. Часто устраивал мне своего рода экзамены — а это для чего, а какие нормативы на движение по этому участку, а для чего нужны регламенты переговоров. Забавно, что после каждого такого опроса я слышал: «Да уж, ну и студенты пошли...» Так пролетело лето 2005-го. Зимой 2007-го при формировании руководящего состава студенческих отрядов мне предложили стать комиссаром отряда. Согласился, не раздумывая. Знал, что будут трудности, но я по жизни люблю преодолевать их и всегда добиваюсь поставленной цели, пусть и не сразу. В качестве командира я возглавил отряд локомотивного депо Москва-Сортировочная и впервые летом 2007 года зашел в дело уже больше чем просто студент и боец отряда. Помню эту дату точно, 16 августа в 16.35 мне впервые доверили управлять поездом за машиниста. Направление — Казань. Пассажирское движение стало для меня своим, родным, без этой работы я уже не представляю себе ни одного лета.



## ФОРУМ

## Патриарх Кирилл считает, что женщины сильнее мужчин

В спортивно-зрелищном комплексе «Измайлово» в рамках 13-го Всемирного Русского Народного Собора прошел третий Православный студенческий форум «Вера и дело», в работе которого приняли участие студенты из 169 вузов. Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ) был представлен волонтерами студенческого строительного отряда по восстановлению Иосифо-Волоцкого монастыря, которые удостоились высокой чести встретиться с Патриархом Московским и всея Руси Кириллом. Форум открылся необычайно интересным гала-концертом фестиваля хоровой музыки «Держава», который за час своего выступления создал практически осязаемую атмосферу тепла и единства.

Сама встреча, несмотря на широкий масштаб, носила непринужденный, очень искренний, почти домашний характер. Патриарх рассказал о себе, своей семье, о своем отношении к молодежи. Больше всего, конечно же, запомнился рассказ патриарха о его детстве и его желание пойти по стопам отца. В конце встречи ребята задали патриарху Кириллу множество вопросов о религии, о будущем нашей страны, о кризисе, а один из вопросов прозвучал так: «Кто сильнее – слабый или сильный пол?». К огромной радости женской половины собравшихся патриарх ответил, что женщины сильнее мужчин, поскольку женщинам приходится совмещать в себе опору семьи, хранительницу домашнего очага и при этом зарабатывать на хлеб насущный. Никто не пожалел о потраченном времени, форум был действительно актуальным и очень насыщенным.

**Аня ЗАХАРОВА,**  
СЖД-312,  
**Антон БОЛОТОВ,**  
СЖД-121.

## «Ромашка» ждет!

У тебя есть уникальная возможность отдохнуть в пансионате «Ромашка» на берегу Черного моря. Комфортные номера с большими балконами. На территории – кафе-бар, видеозал, спортивные площадки, 2 футбольных поля, парковые шахматы и шашки. Плаж оборудован лежаками, зонтиками, имеется летний душ, кафе. Все, что нужно для полноценного отдыха.

Сроки заездов:

С 25 июня по 08 июля

С 10 июля по 23 июля

С 25 июля по 07 августа

С 09 августа по 22 августа

С 24 августа по 06 сентября

С 08 сентября по 21 сентября

Цена путевки для членов профсоюза составляет 6440 рублей. По всем интересующим вопросам обращайтесь в профком студентов МИИТа (ауд.8315) или по тел: **684-29-15**.

# Есть такая группа!

СЖД-532 ИПСС присвоено звание «Лучшая студенческая группа МИИТа за первый семестр 2008/2009 года»

По итогам каждого семестра в нашем университете определяется лучшая учебная группа МИИТа. Критерии отбора весьма строгие, и соперничество между институтами идет очень серьезное. Первым и одним из главных требований является успеваемость, которая в СЖД-532 – 100%. Отметим, что в группе учатся 7 студентов, претендующих на дипломы с отличием, и два человека – Анастасия Петрова и Андрей Шмаков близки к самому почетному званию для студента-выпускника – лауреатов Серебряного знака МИИТа. Еще один важный критерий – научно-исследовательская работа. Ребята не отстают и здесь. Особенно высоких успехов в этом плане добились студенты Татьяна Мелёшкина и Андрей Шмаков: они ведут активную работу в рамках НИОКР кафедры «Путь и путевое хозяйство». Помимо отличной учёбы и научной деятельности, многие студенты в группе занимаются



спортом, состоят в спортивных сборных МИИТа. Активное участие принимают ребята в общественной работе, а также в художественной самодеятельности.

Немалая заслуга в успехах группы ее куратора-наставника преподавателя кафедры

«Путь и путевое хозяйство» Елены Анатольевны Кузнецовой. Она прошла с ребятами весь путь с первого по пятый курсы, и все свои силы и свободное время отдавала воспитанию у студентов ответственности, работоспособности, упорства.

Наградой для лучшей группы стала увлекательная поездка по Золотому кольцу России. В рамках экскурсии ребята посетили старинные центры зарождения русской культуры. А для разнообразия побывали в старейшей тюрьме России – Владимирском цент-

рале. Студенты остались очень довольны поездкой и от всей души благодарны заместителю начальника управления по воспитательной работе МИИТа А. В. Лучину, который взял на себя ее организацию.

**Максим ЩИКАЛЮК,**  
СМН-111

## Уничтожь «наркотик» — получи приз!

Под таким девизом прошла акция против наркотиков в ИПСС, организованная профбюро ИПСС и студенческим советом общежития №6

В 13.00 в холле первого этажа закончившимся занятием студентам открылось множество интересных вещей. В середине холла стоял большой телевизор, в котором мелькали душераздирающие кадры фильма о вреде наркотиков. Ребята притихли и

застыли перед экраном, захваченные сюжетом. Чуть дальше стоял стол, где организаторы рассказывали студентам о том, зачем они все это устроили. Как выяснилось, в рамках акции против наркотиков проходило аж целых четыре конкурса:

метание дротики в воздушные шары, на которых было написано «наркотик», поднятие гири для юношей (кто больше поднимет), ответы на вопросы о вреде наркомании, надувание воздушных шариков (кто быстрее надует). Каждый, кто выигрывал в

конкурсе, получал призы – конфеты, витамины либо питательные батончики. Если студент победил во всех трёх конкурсах, ему доставался главный приз – тест на употребление наркотиков.

Как и предполагалось организаторами, акция про-

извела сильное впечатление на многих и заставила ребят еще раз задуматься над тем, как нелепо в нашем прекрасном мире может выглядеть человек, употребляющий наркотики.

**Наталья ЛИСАЕВА,**  
ГСО-312

## Они сражались до конца

Как сборная команда ИПСС по мини-футболу завоевала «Кубок ректора»

Недавно на заседании учёного совета ИПСС состоялось неординарное для этих стен – торжественное награждение сборной команды ИПСС по мини-футболу. Наши ребята завоевали одну из самых престижных наград футбольного МИИТа – «Кубок ректора».

Этот турнир проводится

ежегодно. В нем принимают участие сборные всех институтов МИИТа. Каждый студент МИИТа может, при соответствующей подготовке, показать на что он способен. Результаты турнира, как правило, непредсказуемы. В этом году соревнования проходили по 16 видам спорта. Помимо мини-футбола Институт пути,

строительства и сооружений занял первые места по спортивной гимнастике и боксу. В общекомандном зачёте у ИПСС почётное третье место.

Надо отметить, что конкуренция среди участников соревнований на «Кубок ректора» очень высокая. Тем ценнее победа, доставшаяся нашим футболистам. Ключом

к успеху можно считать следующее: высококвалифицированные педагоги, хороший уровень физической подготовки, индивидуальные качества ребят и группа поддержки. Но главный козырь сборной ИПСС – это наличие сплочённой сыгранной команды. Ребята очень хорошо сыграны, общаются практически постоянно, часто играют бок о бок в футбольной лиге ИПСС.

Для тех, кто не знает: футбольная лига ИПСС – это футбольный турнир, ежегодно проводящийся в ИПСС. Для участия нужно собрать свою команду из учащихся ИПСС дневного обучения и подать заявку. Основная цель турнира «Футбольная лига ИПСС» – вовлечение студентов ИПСС в активные занятия футболом, а также пропаганда здорового образа жизни. В лиге ребята приобретают необходимую практику, оттачивают свои навыки, нарабатывают будущие связи, формируют состав сборной. На мой взгляд, именно командный фактор сыграл решающую роль.

Путь к победе был тернист. Структура турнира по мини-

футболу в «Кубке ректора» следующая: создаются 2 группы по 4 команды и играют каждый с каждым, затем из каждой группы выходят по две команды и разыгрывают два полуфинальных матча. В итоге остается две команды, разыгрывающие «Кубок ректора» в финальном матче. Наша команда успешно вышла из группы, прошла полуфинальный матч и вышла в финал, где ее соперником стала сборная ИУИТа. Ребята провели очень сложный в физическом и эмоциональном плане матч. Только представьте себе – команда проигрывала со счётом 0:4 и все-таки не сломалась, переломила ход игры и сравняла счет. И только серия пенальти выявила победителя. Вот наш «золотой» состав: Евгений Селифанов, Андрей Сясков, Иван Ашмарин, Альберт Данилов, Михаил Тимошенко, Дмитрий Жабин, Сергей Морковин, Дмитрий Кривопапов (капитан команды), Денис Волков, Семён Прокощенок, Иван Мирошкин. Они доказали, что способны бороться до конца и их победа закономерна.





# Как вывести Россию из кризиса?

Этой проблемой сейчас озадачены не только государственные мужи, но и самые обычные люди

## БЛИЦПРОС

**Мы решили спросить у наших университетских экономистов и финансистов, что они думают по этому поводу. Как ни странно, многие затруднились с ответом, а некоторые даже сомневались в существовании кризиса в России вообще. Общая картина выглядит так:**

– Все зависит от США. Там же все началось. Американцы набрали кредитов на ипотеку, а дальше – ни у банков нет денег, ни у самих жителей, чтобы расплатиться. Вот вам и кризис. Сразу и у нас доллар подскочил. И цены на продукты. И все остальное...

Следовательно, что? Россия огромная страна. Нужно стать независимыми от экономики США. Укреплять рубль. К огромному сожалению, это пока для нас слишком сложно.

– Вообще-то, нам необходимо для начала вернуть Крым и восстановить СССР.

– Во-первых, погасить панику в головах у людей, не пугать их кризисом и всякими там заявлениями. Второе, мне кажется, надо снизить процентные ставки по ипотеке, так как это

подстегнет спрос на недвижимость. А недвижимость – такая отрасль экономики, в которой задействовано множество других отраслей, например, металлургия, стройиндустрия и так далее. Эти отрасли сразу оживут. А еще именно сейчас надо развивать банковские программы по широкому финансированию малого бизнеса, потому что именно он – приоритетное направление развития экономики.

Кроме того, покупая сейчас акции стабильных и перспективных зарубежных компаний, мы можем взять у них определенные технологии, дабы развивать потом собственные отрасли экономики. Но главное, это все-таки увеличение совокупного спроса и нормальное субсидирование сельского хозяйства, чтобы поддержать отечественного производителя. Это наполнит рынок дешевыми продуктами, которые будут пользоваться спросом.

– А у нас разве кризис в стране?! Лично я на себе его действие не замечаю. Что покупала, то и покупаю, за сколько покупала, за столько и покупаю. Вообще живу, как и раньше.

– Этот вопрос задайте президенту. Сложное дело.

– Надо поставить у власти женщину.

– Меньше есть.

– Я бы вывел из оборота в стране все доллары. Так мы не будем зависимы от Америки. Не будем ее обогащать.

– Не прощать Украине за газ. Не давать в долг другим странам.

– Думаю, нужно купить контрольный пакет акций какого-нибудь крупного автомобильного завода, а потом вложить в него дополнительные средства для развития российского автопрома.

А еще никому не продавать нефть и укреплять армию. Это мое видение глобального решения такой проблемы, как кризис.

– Необходимо полностью обновить состав «руководящих лиц». Так сказать, влить новую кровь.

– Вообще-то нужно чаще улыбаться, не грустить и слушать хорошую музыку!

*Редакция благодарит студентов, преподавателей и работников ИЭФ за ценные мысли... Быть может, Ваши советы помогут стране. Как бы то ни было, Россия вас не забудет.*

**Опрос провела  
Татьяна ШВЕЦОВА,  
студентка 1-го курса ИЭФ**

# Деньги – это всегда интересно

В ИЭФ начали осваивать секреты «Стратегии опционной торговли»

## ФИНАНСЫ И КРЕДИТ

Десятки предметов интересных и нужных осваивают студенты ИЭФ за пять лет учебы, в том числе и на кафедре «Финансы и кредит». Кстати, наряду с традиционными, фундаментальными курсами здесь нынче с успехом преподают и самые современные дисциплины, без которых современному квалифицированному финансисту не обойтись. Учебный курс «Рынок ценных бумаг», пожалуй, одна из самых молодых дисциплин в нашем институте. Массу интересной, актуальной, необходимой информации узнаешь на лекциях и семинарах по «Рынку ценных бумаг». Работая над курсовой по этой дисциплине, составляя «свой» портфель ценных бумаг, чувствуешь себя, поверьте моему небольшому опыту, настоящим инвестором.

Очень заманчиво, еще учась в институте, получить квалификационный аттестат специалиста финансового рынка по брокерской, дилерской деятельности и деятельности по

управлению ценными бумагами. Его по итогам специальных тестирований выдают аккредитованные ФСФР (Федеральная служба по финансовым рынкам) организации. Автору этих строк посчастливилось стать обладателем такого аттестата. Так вот, перед тем как получить квалификацию специалиста, нужно сдать экзамен по базовому курсу – рынок ценных бумаг. Вот здесь-то мне и помогли знания, полученные на лекциях заведующей кафедрой «Прикладная математика-2», кандидата технических наук Людмилы Федоровны Кочевой.

Недавно кафедры «Финансы и кредит» и «Прикладная математика-2» организовали научный семинар «Стратегии опционной торговли», который ведут кандидат физико-математических наук Татьяна Вячеславовна Калядина вместе с Людмилой Федоровной Кочевой. Семинар ориентирован на студентов и преподавателей, которые прошли базовый курс «Рынок ценных бумаг», знают основы этой дисциплины и готовы к более подробному

изучению производных финансовых инструментов.

На первый взгляд эта тема может показаться узкопрофильной, сухой и скучноватой. Но, чем глубже вникаешь в проблему, тем интереснее и увлекательнее становится работа. Понимаешь – чтобы досконально разобраться в «Стратегии опционной торговли», нужно как можно больше узнать о самом рынке ценных бумаг. Знать, к примеру, что производные инструменты – это различные инструменты рынка, основывающиеся на первичных доходных активах, таких как товары, деньги, имущество, ценные бумаги и т.д. и т.п.

Этот курс – по-своему уникальная программа обучения студентов. Знания, которые здесь можно получить, даются разве что в специализированных образовательных учреждениях, на специальных курсах. Здесь же они доступны всем, кто по-настоящему увлечен этими сложными, современными и такими интересными проблемами.

**Ольга КОРИШЕВА,  
ЭФК-411**

# Счет в Deutsche Bank? Легко!

Группа студентов ИЭФ побывала в Германии

## КОНТАКТЫ

Они были гостями Высшей школы техники и экономики Дрездена. Своими впечатлениями от поездки с читателями «ИТ» делится одна из участниц поездки студентка второго курса **Елена Медведева** (ЭТБ-211)

Хозяйева заранее познакомили нас с программой. Предстояло много увидеть, услышать, а главное, со многими встретиться.

**День первый.** Знакомство с Высшей школой техники и экономики началось с круглого стола у декана экономического факультета профессора В. Ортманса. Чувствовалось, что нам искренне рады. Побродили по университету. Здесь очень много аудиторий, и все оснащены, как говорится, по последнему слову техники.

Во второй половине дня по плану – экскурсия по старой части города. Дворец Цвингер, Центральный собор города Frauenkirche... Здесь услышали удивительную историю этих мест. Ведь после бомбардировок союзников в 1945 году от

дворца Цвингер, собора да от всего города не осталось камня на камне. Сейчас трудно и представить, каких сил стоило немцам все это восстановить.

**День второй.** Направились в офис транспортной компании DVB. Здесь своими производственными секретами с нами делились местные транспортники. Традиционно желтого цвета машины этой компании видны издали. На мой вопрос, почему предпочтение отдается ярко-желтому цвету, заместитель руководителя компании О.Штауфе пояснил, что желтый – это цвет Дрездена. К тому же желтые трамваи, машины и автобусы хорошо заметны, бросаются в глаза.

В этот же день побывали на заводе Volkswagenfabrik. Стекланные корпуса завода, можно сказать, идеально приспособлены для того, чтобы продемонстрировать весь путь сборки авто.

**День третий.** Мы уже спешили в Высшую школу на лекцию профессора В. Ортманса «Немецкая



банковская система». Это было своеобразное знакомство с банками Германии – их историей, классификацией, специализацией и даже адресами. Сразу после лекции управляющий Deutsche Bank Р. Рунгле, специально приехавший на встречу с нами, рассказал о работе крупнейшего в Германии финансового учреждения. Потом на Р. Рунгле посыпался град вопросов. Спрашивали обо всем:

как открыть счет в немецком банке, какой процент начисляется на депозит, что необходимо для получения кредита...

**День четвертый.** Напоследок встретились с немецкими студентами. Руководитель нашей группы – заместитель директора института Лев Борисович Рыбаков подробно рассказал хозяйевам встречи о транспортной отрасли России и нашей «альма-матер» – МИИТе.

## СОБЫТИЕ

# Такая вот история

На днях ИЭФ исполнилось 79 лет

Торжественное заседание учёного совета и трудового коллектива в честь этой даты прошло в зале торжеств института. Поздравить профессоров, преподавателей и студентов института пришли первый проректор – проректор по учебной работе Валентин Васильевич Виноградов и председатель профкома университета Федор Степанович Гоманков. Как и положено в таких случаях, открывал торжество директор ИЭФ Валерий Павлович Чуприков. Причем начал он издали – с истории.

...29 мая 1930 года вышел приказ № 1 по Транспортно-экономическому институту (ТЭИ) НКПС, организационно оформивший создание первого отраслевого экономического транспортного вуза, рассказал Валерий Павлович. История историей, но больше все-таки говорили о дне сегодняшнем.

Сейчас, говорит Валерий Павлович Чуприков, в институте работают более 250 преподавателей и обучаются более 2,5 тысячи студентов. ИЭФ готовит специалистов по самым различным направлениям.

Спортивно-патриотический клуб «Альянс» вместе с профсоюзным бюро студентов института продолжил существовать в ИЭФ уже третий год традицию, назвав лучших преподавателей и сотрудников института. Председатель клуба Денис Сычев и председатель профбюро студентов Диана Смирнова вручили оригинальные статуэтки и зачетные книжки с оценкой «отлично» победителям в 7 номинациях: «Эрудит», «Всё ясно», «Самоотдача», «Надежда института», «Свой среди студентов», «Чувство юмора», «Мисс элегантность». Нашли своих хозяев 3 специальные премии: «За воспитание спортивного духа студентов», «За поддержание корпоративного духа института» и «Жизнь, отданная МИИТу». Кстати, лучшие педагога и сотрудники института за 2008/2009 учебный год были названы по итогам голосования самих студентов.

**Ольга КОРИШЕВА, ЭФК-411**

## НОВОСТИ

### Новый выпуск MBA

В зале торжеств Института экономики и финансов состоялось вручение дипломов выпускникам «Высшей транспортной бизнес-школы», завершившим обучение по программе «Мастер делового администрирования» – MBA, специальности «Управление транспортно-логистическим бизнесом». Бизнес-школа еще раз подтвердила свой высокий авторитет кузницы квалифицированных специалистов транспортной сферы. Разнообразные формы обучения и программы образования в ИЭФ позволяют специалистам не только получить основную квалификацию, но и в дальнейшем повышать свой профессионализм.

### Бесценный опыт

В МИИТе ежегодно проходит Неделя науки, на которой студенты из научного общества выносят на обсуждение коллег свои новые разработки, делаются планами на будущее. Недавно на всех кафедрах ИЭФ состоялась заседания членов СНО, а в аудитории «Транспортные коридоры» – общее пленарное заседание. Темы сообщений были самыми различными начиная с проблематики рынка ценных бумаг и логистики и заканчивая выступлениями на английском языке по вопросам малого бизнеса в современном мире. В институте считают, что Неделя науки не только повышает уровень знаний студентов, но и помогает приобрести им навыки публичных выступлений.



## Вместе работать легче

МИИТ и ОАО МТЗ ТРАНСМАШ подписали соглашение о сотрудничестве. Стороны намерены содействовать друг другу в реализации задач, определенных Стратегией развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года, в совершенствовании транспортного образования, развитии транспортной отрасли и науки.

Работа пойдет сразу по нескольким направлениям. Предусмотрены совместные фундаментальные и прикладные научно-исследовательские работы в транспортной сфере, подготовка, переподготовка и повышение квалификации специалистов – железнодорожников. Общими усилиями станет формироваться и эффективная инновационная система.

Успешному выполнению намеченных работ поможет совместное использование материально-технических ресурсов – компьютерного оборудования, библиотечных фондов, информационных систем и сетей, лабораторий и производственных комплексов.

**Соб. инф.**

## Проверка на прочность

Ученые предложили методы продления срока службы подвижного состава

Излом зубчатых колёс является одной из причин выхода из строя электропоездов. Причём этот дефект нередко возникает ещё во время гарантийной эксплуатации колёсных пар.

Доцент кафедры «Теоретическая и прикладная механика» Воронежского филиала РГОТУПСА Алексей Платонов сообщил, что увеличить надёжность и продлить ресурс силовых зубчатых передач можно, лишь строго соблюдая принятые методики их расчёта и проектирования.

Проблема в том, что существующие способы расчёта не в полной мере приспособлены к специфическим условиям работы железнодорожного подвижного состава. Для исправления ситуации учёные предложили более совершенные методики проектирования, обобщающие практический опыт и результаты многочисленных теоретических и экспериментальных исследований.

Особое внимание они уделили определению точных размеров зубчатых колёс, а также параметров их износостойкости. Кроме того, конструкторам впредь рекомендовано учитывать периодичность нанесения смазочных материалов на детали подвижного состава. Учёные вуза определили промежуток времени, в течение которого уменьшение количества смазки в контакте не приводит к масляному голоданию, сопровождающемуся резким увеличением скорости изнашивания зубьев.

По мнению Алексея Платонова, использование новых рекомендаций позволит снизить процент досрочного выхода из строя железнодорожного подвижного состава и увеличить производительность его работы.

**Андрей СТРЕЛЬЦОВ**

(по материалам газеты «Гудок»)

# Без барьера

VI международная научная студенческая конференция Trans-mech-art-chem прошла в Радоме

Сегодня в МИИТе с уверенностью говорят о прочных связях с вузами Европы и стран СНГ. А результаты, которые приносит это уже многолетнее сотрудничество, представляются на ежегодных международных студенческих конференциях.

Очередная конференция Trans-mech-art-chem прошла недавно в Польше, в Радомском техническом университете.

В течение четырех дней работы конференции с докладами выступили свыше 170 студентов и аспирантов ведущих транспортных и других вузов Литвы, Польши, России, Украины. Были представлены мировые тенденции и новейшие разработки в области транспорта, механики, искусства и химии.

Возможность представить свои научные разработки была предоставлена студентам МИИТа Татьяне Захаровой (ТСС-111), Михаилу Сысоеву (БЗС-512),



Максиму Толмачеву (УММ-312) и аспиранту кафедры «Инженерная экология» Юрию Боровкову. Нашу делегацию возглавлял первый проректор МИИТа, профессор Александр Аполлонович Выгнанов.

Об актуальности представленных нашими ребятами работ говорят сами их названия:

«Динамика выбросов парниковых газов от филиалов ОАО «РЖД» (Сысоев, Боровков), «Управление экономическими отношениями в ОАО «РЖД» с экспедитор-

скими организациями по перевозкам международных сообщений» (Толмачев),

### Справка «ИТ»

Международная научная студенческая конференция Trans-mech-art-chem

В 2002 году по инициативе первого проректора МИИТа А.А. Выгнанова и ректора Радомского политехнического университета Люфта Мирослава был подписан договор о проведении международной студенческой конференции Trans-mech-art-chem.

Участниками договора стали:

Радомский политехнический университет (Польша), Днепропетровский химико-технологический университет (Украина), Каунасский технологический университет (Литва) и от России Московский государственный университет путей сообщения. В конференциях могут участвовать студенты и аспиранты вузов разных стран, готовые представить доклады по собственным изысканиям, как в транспортной отрасли, так и общенаучных дисциплинах. Ежегодно в конференции принимают участие свыше 200 студентов из различных вузов Европы и стран СНГ.

**Кристина ВОЛКОВА,**  
ГСО 412

## Продолжение следует

Вице-президенту ОАО «РЖД» рассказали о последних научных разработках ученых ИТТОПа

Недавно в ИТТОПе состоялась встреча ведущих ученых института с вице-президентом ОАО «РЖД» Алексеем Валериевичем Воротилкиным, курирующим вопросы, касающиеся в том числе и развития подвижного состава железных дорог. «ИТ» попросил прокомментировать эту встречу директора ИТТОПа Дмитрия Геннадиевича Евсеева.

– Алексей Валериевич попросил рассказать ему о последних научных разработках института, которые после их завершения можно было бы применить на практике. На сегодня таких работ в институте много, мы выбрали наиболее перспективные, всего около полутора десятков работ. Назову некоторые. Кафедра «Локомотивы»

представила разработки по триботехническим материалам, кафедрой «Электрическая тяга» был предложен проект «Компенсатор реактивной мощности», сотрудники кафедры «Вагоны» доложили о конструкции новой универсальной тележки грузового вагона, кафедра «Технология транспортного машиностроения» представила проект «Высокопроизводительный способ газодинамической очистки вагонов при ремонте». Это далеко не весь список работ, о которых мы рассказали вице-президенту ОАО «РЖД».

Понятно, что реализация всех этих проектов невозможна без материальной поддержки. На сегодня финансирование осуществ-

ляется только на основе хозяйственных договоров с ОАО «РЖД», так как бюджетом института оно не предусмотрено. Вице-президент заявил, что готов рассмотреть вопрос более основательно, и пообещал увеличить финансирование научных работ.

В целом Алексей Валериевич остался очень доволен встречей и отметил традиционно высокий уровень научного потенциала МИИТа. Замечу, что подобного рода встреча проводилась в стенах института впервые. Вице-президент ОАО «РЖД» продемонстрировал искренний профессиональный и очень глубокий интерес к нашей науке и сообщил, что продолжением этой встречи станет визит в наш институт руководителей соответствую-



А.В.Воротилкин (в центре) и Д.Г.Евсеев в одной из аудиторий ИТТОПа

щих департаментов ОАО «РЖД» для дальнейшего изучения вопросов сотрудничества ученых МИИТа и руководства компании. Подобную встречу с руководителями департаментов по вагонам и

локомотивам, по ремонту вагонов руководство ИТТОПа планирует провести уже в ближайшее время. Разговор обещает быть очень конкретным.

**Ирина ВЛАДИМИРОВА**

## В науку — со школьной скамьи

И дипломную работу превратить в докторскую диссертацию

В университете разработана социальная научно-практическая программа «Надежды транспорта России». Основная цель программы – приобщение молодежи к традициям научно-исследовательской школы транспорта России, обеспечение доступности и непрерывности образования. Об этой программе «ИТ» попросил рассказать одного из ее разработчиков, старшего преподавателя кафедры «Физика-2» Игоря Владимировича Пыканова.

**– В чем суть программы и как стать ее участником?**

– У нас существует ассоциация «Университетский учебный округ». Туда входит

около 70 школ. Эти школы имеют договор с МИИТом о сотрудничестве в области образования. Это открывает им дорогу для участия в программе. Школам программа позволяет взаимодействовать с интеллектуальной базой университета, а также дает возможность пользоваться его лабораториями и другими мощностями на взаимовыгодной основе. В чем выгода МИИТа? В условиях демографического кризиса мы выявляем талантливых ребят. Для разработки своих проектов предоставляем им возможности технического характера, научную помощь с расчетом на то, что ребята в конечном итоге придут учиться к нам.

**– Им будет оказана помощь преподавателей МИИТа?**

– Конечно. Учитель, работающий в школьной среде, видит интерес ребят к той или иной теме. Возникает некая группа энтузиастов и начинает работать над какой-либо проблемой. Вполне возможно, что ребятам может не хватать практических или научных знаний. Тогда учитель выходит на университет, и данной группе предоставляется куратор. Это может быть либо профессор, либо доцент, либо аспирант, либо студент, который работает в той же научной области. Впоследствии планируется организовать конкурс, который имеет пока условное

название «МИИТ: молодежная инициатива – инновации транспорта». В рамках этого конкурса проводится смотр проектов, которые были созданы группами учащихся. Это для школьника – конкретный результат. Опять же поступление в МИИТ – не самоцель. Мы рассчитываем на то, что в рамках данной программы ребята, уже став студентами, продолжат работать над выбранной темой. Затем это может перерасти в диплом, а там и в кандидатскую или докторскую диссертацию. Вот она – неразрывная цепочка.

Помимо работы над научными проектами, в программу также заложена профориентационная состав-

ляющая, которая заключается в организации экскурсий, встречах с представителями различных кафедр и институтов. Это делается для того, чтобы ребенок еще в школе определился с будущей специальностью. Мы хотели бы создать и психологический профориентационный центр, потому что даже после встреч на кафедрах не каждый учащийся может определиться с окончательным выбором. Выпускнику просто нужно подсказать, в какой сфере он может добиться больших успехов. И тогда человек сделает тот выбор, в котором он принесет пользу себе и обществу.

**Светлана КУДЕНКО**

### ИНИЦИАТИВА



# В «золотой» копилке МИИТа прибило

## Спортсмены университета подводят итоги учебного года

Четвертый год подряд университетский спортивный сезон завершается Спартакиадой МИИТа на «Кубок ректора». В популярных стартах участвуют студенты всех митовских институтов, всего около 1600 юношей и девушек. О том, как закончились эти состязания, о наиболее ярких спортивных страницах сезона 2008—09 «ИТ» рассказал заведующий кафедрой физвоспитания и спорта Вячеслав Дмитриевич Миронов.

Спартакиада на Кубок ректора проходила по 16 видам спорта. В этом году первое место и, соответственно, «Кубок ректора» завоевала команда ИУИТа (у нее 5 первых мест из 16). Вторыми были спортсмены ИПСС, третьими — ИЭФ. Причем отрыв по очкам третьего места от первого был минимальным. Это, так сказать, внутриуниверситетские состязания, и проходили они исключительно на спортивных сооружениях МИИТа.

**— В каких еще турнирах**

**участвовали митовцы, каких результатов добились?**

— Знаковое соревнование для спортивных команд столичных вузов — Московская студенческая универсиада. К ее стартам допускаются 12 сильнейших (по результатам выступлений студенческих спортивных коллективов в течение года) команд. Тот факт, что мы входим в дюжину сильнейших «спортивных вузов» столицы, говорит сам за себя. Ну а то, что митовцы заняли на универсиаде общее 6-е место из 12, еще раз подтверждает высокий спортивный рейтинг университета.

Состязания пятой Московской студенческой универсиады шли 8 дней на спортивных сооружениях ведущих российских вузов. В рамках программы «Спорт с настроением» прошел фестиваль «Спорт и стиль» в поддержку Универсиады 2013 года в России. Были разыграны награды в 8 видах спорта: фитнес-аэробике, легкой атлетике, самбо, армспорте,

дзюдо, плавании, волейболе и баскетболе.

Наши спортсмены принимали участие и в Московской студенческой спартакиаде. Она проходит по 84 видам спорта в течение всего учебного года. Правда, здесь выступаем по несколько сокращенной программе — всего в 36 видах спорта. Митовцы традиционно сильны — в фехтовании, греко-римской борьбе, эстетической гимнастике, боксе, женском баскетболе. Прекрасно зарекомендовали себя на спартакиаде наши волейболистки, биатлонисты и спортивные танцоры.

**— В заканчивающемся учебном году митовцы праздновали победы не только ведь в командных соревнованиях? Кого из университетских спортсменов вы бы особо отметили?**

— У нас много звезд первой величины. Амбако Вацадзе из Юридического института победил на чемпионате Европы и в турнире за Кубок мира по



Команда МИИТа по эстетической гимнастике — призер студенческих соревнований

греко-римской борьбе (в категории до 64 кг). Отлично выступил на первенстве страны борец вольного стиля Марат Ибрагимов. Студентка Гуманитарного института Джульетта Давтян выиграла золото на чемпионате мира по самбо среди студентов. Студентку Гуманитарного института Ольгу Кочеву недавно включили в основной состав сборной команды России по шпаге. По рейтингу чемпионка Европы среди

юниоров сейчас — третья в стране среди сильнейших шпажисток. Самая яркая наша спортивная звезда, конечно же, Олеся Владыкина (Гуманитарный институт), завоевавшая на прошлогодней Паралимпиаде в Пекине золотую награду в плавании на стометровке брассом. Словом, МИИТ может вполне устроить настоящий парад спортивных звезд.

**Беседовал Виктор ВОДОЛАЖСКИЙ**

# Стадион как зона риска

## Российские болельщики самые непредсказуемые

И в этом году не радует поклонников своими выступлениями столичный «Локомотив». Уже десять игр позади, а футболисты популярного клуба лишь на восьмом месте. Правда, недавно железнодорожники победили московский «Спартак» 2:1 и разгромили на своем поле грозный «Терек» — 4:0, чем вызвали бурное ликование более десяти тысяч самых верных болельщиков, заполнивших трибуны. Ликовали так, что митовскому отряду контролеров безопасности (мы писали о нем в «ИТ» №3, 2009 г.), базирующемуся на центральном стадионе «Локомотив», пришлось изрядно потрудиться. Кстати, работа отряда, следящего за порядком на играх футбольного чемпионата страны — это лишь часть большой, многогранной и интересной деятельности ООО «Арена-Безопасность».

Кто отвечает за часто непредсказуемую обстановку на стадионе, как вести себя, чтобы не пострадать, оказавшись в многотысячной возбужденной толпе, есть ли какой-то кодекс или правила поведения болельщиков — на эти и другие вопросы корреспондента «ИТ» отвечает генеральный директор ООО «Арена-Безопасность» **Александр Леонидович Скорупо**:

**— Александр Леонидович, что, на ваш взгляд, входит в понятие безопасности на стадионе?**

— Это, по большому счету, создание обстановки комфорта для зрителей и участников соревнований, пришедших на спортивную арену. Ведь составной частью этого комфорта как раз и является безопасность! Чтобы не допустить каких-то ЧП, нам приходится учитывать все: и особенности самого стадиона, и специфику проходящего на нем мероприятия.



Александр Скорупо

**— Вы работаете только на футбольных матчах?**

— Нет. Приходилось обеспечивать безопасность на матчах первенства мира по футболу среди женщин, на играх Кубка России по автомобильным кольцевым гонкам на Воробьевых горах, чемпионате Европы по волейболу в СК «Олимпийский», на чемпионатах мира по хоккею с шайбой и мячом. Мы же работали на финальном футбольном матче Лиги чемпионов (УЕФА) и т.д. и т.п.

**— Ваша «Арена-Безопасность» начиналась на «Локомотиве»?**

— Да, несколько лет назад мы делали здесь первые шаги. Начали с того, что попытались усовершенствовать систему обеспечения безопасности на футбольных матчах, проходивших

здесь. Кстати, эффективность системы, на мой взгляд, зависит прежде всего от уровня подготовки специалистов, которые обеспечивают порядок.

**— Эффективность вашей системы обеспечивает и так называемая служба стюардов? Расскажите об этом подробнее?**

— Стюардами мы между собой называем контролеров безопасности. У них на стадионе, так сказать, контрольно-распорядительные функции. Именно они помогают найти зрителям свою трибуну, сектор, ряд и место, разрешают внезапно возникающие проблемы. Одним словом, стараются сделать все возможное, чтобы людям было комфортно на стадионе.

К этой работе мы привлекаем преимущественно студентов. Они, как правило, инициативны, коммуникабельны. С предложением о сотрудничестве я обратился в Юридический институт Московского государственного университета путей сообщения. Здесь мою идею поддержали. Так и появился отряд контролеров безопасности.

**— А самим студентам это интересно?**

— Думаю, что да. У них есть возможность принимать непосредственное участие в создании спортивного праздника. Ведь футбольный матч — это, с одной стороны, соревнование, а с другой — зрелище. Работая здесь, студенты приобретают много полезных навыков — дружелюбие, наблюдательность, дисциплинированность.

**— Международные матчи обслуживать сложнее?**

— Все матчи мы делим на категории: первую, вторую и третью. К первой категории может относиться игра «Спартак» с ЦСКА или какая-то

решающая для исхода чемпионата встреча. Сюда же относим игры, проводимые под эгидой УЕФА, ФИФА, матчи национальной сборной. На мой взгляд, сложнее всего работать с российскими болельщиками, так как они зачастую менее дисциплинированы, чем иностранцы.

**— Какие нарушения наиболее характерны и опасны для окружающих?**

— Очень опасно использование некоторыми болельщиками на трибунах во время матча различных пиротехнических средств (файеров, дымо-вых шашек, петард). Многие вообще взяли за моду бросать петарды на поле. Бывали случаи, когда зажженные предметы попадали в игроков, в болельщиков. Самое неприятное — это когда на трибунах начинается потасовка между фанатами играющих клубов.

**— Можно сказать, что «Локомотив» безопасный стадион?**

— Думаю, да. В последние годы в адрес администрации стадиона и службы обеспечения безопасности не было серьезных нареканий ни со стороны посетителей, ни со стороны спортсменов и организаторов соревнований.

**Беседовала Ирина ДАНИЛЬЧУК, ЮИД-212**

**Наша справка:** Стюардом на стадионе может работать любой студент, достигший 18-летнего возраста.

Подробную информацию о зачислении на работу в отряд контролеров безопасности на Центральном стадионе «Локомотив» можно получить от главного менеджера по персоналу Игоря Александровича Шилова по телефону: 8(499) 161-90-61.

## ФУТБОЛ

### Семин вернулся

То, о чем грезил многочисленная болельщики «Локомотива», случилось — Юрий Семин, под руководством которого железнодорожники дважды выигрывали чемпионат России и четырехжды — кубок страны, вернулся в свою родную команду.

**Карьера игрока.** В большой футбол Юрий Семин пришел в 18 лет. В 1965-м был зачислен в московский «Спартак». Затем выступал за московские клубы «Динамо», «Локомотив», алма-атинский «Кайрат», новосибирский «Чкаловец», краснодарскую «Кубань». Всего в чемпионатах СССР он сыграл (нападающим и полузащитником) 280 матчей, забил 39 мячей.

**Карьера тренера.** По окончании ВШТ Ю.Семин вернулся тренером в «Кубань». Затем тренировал «Памир» (Душанбе). С 1986 по 2005 годы. — московский «Локомотив».



Именно с Семиным связано второе рождение «Локомотива» и его утверждение как одного из лучших футбольных клубов России. В далеком 1986-м тренер принял команду, «скатившуюся» из высшей лиги в первую. Под руководством Семина «Локомотив» стал чемпионом России (2002, 2004), серебряным призером чемпионатов России (1995, 1999, 2000, 2001), бронзовым призером (1994, 1998), обладателем Кубка России (1996, 1997, 2000, 2001), финалистом Кубка СССР (1990), полуфиналистом Кубка обладателей кубков (1998, 1999).

В начале 2006-го Семин возглавил тренерский штаб московского «Динамо». Но через полгода, не найдя общего языка с динамовскими футболистами, сложил полномочия. По приглашению главы ОАО «Российские железные дороги» вернулся в «Локомотив», на должность президента клуба. Клуб в переняв стране 2007 года занял 7-е место — худшее в его новейшей истории. Семину пришлось уйти.

8 декабря 2007-го стало известно, что Ю.Семин приглашен главным тренером киевского «Динамо» Это было неожиданно даже для футбольных специалистов. Но, как бы то ни было, в сезоне 2007—2008 годов украинской премьер-лиги киевский клуб занял второе место. Год спустя стал чемпионом.

И вот, с 1 июня 2009 года Ю.Семин снова возглавил московский «Локомотив». Тренер не скрывает, что хочет поставить «Локо» на золотые рельсы.

**Подготовил Виктор АНТОНОВ**



# Наступление Вернера Сименса

ИСТОРИЯ

От выставочного электровоза до «Сапсана»

130 лет назад, 31 мая 1879 г. на промышленной выставке в Берлине была продемонстрирована первая в мире действующая электрическая железная дорога, длиной 300 м. Ее сконструировали и построили специалисты фирмы «Сименс» под руководством ее основателя и директора Вернера Сименса. Эту дату принято считать днем рождения электрической тяги.

## Поехали

Для дороги был создан электровоз, на котором установили двигатель постоянного тока мощностью 9,6 кВт. Его питание осуществлялось от третьего (контактного) рельса при напряжении 160 вольт (такой токосоём сохранился до наших дней и используется в современных метрополитенах).

Электровоз, которым управлял машинист, вез три вагончика с 18 пассажирами – посетителями выставки. Дорога пользовалась огромным успехом. За время работы выставки по ней было перевезено 86 тыс. пассажиров.

Гениальное чутье предпринимателя позволило В. Сименсу быстро оценить, какие огромные преимущества и выгоды имеет электрическая тяга. В 1880 г. он выступил в обществе немецких электротехников с докладом «Динамоэлектрическая машина и ее применение на

железных дорогах», в котором высказался за широкое внедрение электрической тяги и обосновал ее основные преимущества над паровой.

## Главное – безопасность

В 1880 – 1881 гг. фирма строит одну из первых в мире трамвайных линий между двумя вокзалами в Берлине длиной 2,5 км. Рельсы этой линии были уложены на специальном полотне с хорошей изоляцией. Подача и снятие напряжения осуществлялись специальным коммутатором, приводимым в действие самим вагоном.

Это позволило снизить потери в системе электроснабжения трамвая и сделать безопасной работу линии, так как двигатель трамвая получал питание через ходовые рельсы. Движение на этой линии было открыто 16 мая 1881 г. Она без всяких изменений проработала в течение 10 лет. Но уже 3 сентября 1880 г. военный инженер Ф.А. Пироцкий провел в Петербурге опыты по перевозке 40 пассажиров на двухъярусном вагоне конки, оборудованном тяговым электродвигателем, получавшем питание через ходовые рельсы.

## Первый метрополитен

В 1882 г. на электрической железной дороге в Германии

Шарлоттенбург – Шпандауэр Сименс применил двухпроводную контактную сеть. Токосоём осуществлялся при помощи тележки, катившейся по проводам. В 1883 г. такая же линия длиной 4,4 км была пущена в пригороде Вены.

Позже, в 90-е годы XIX века фирма «Сименс» внедряет электрическую тягу на подземных рельсовых путях. Ее сотрудники построили электровоз для работы на рудниках Силезии, а в 1896 г. – первый метрополитен на европейском континенте – в Будапеште.

В середине 90-х годов XIX века электрическая тяга начинает выходить на магистральные железные дороги таких стран, как США, Германия, Швейцария и Италия.

## Наперегонки с паровозом

Однако паровозы в конце XIX и начале XX веков развивали скорость, превышающую 100 км/час. Специалисты фирмы «Сименс» решили создать электроподвижной состав, скорость которого превышала 200 км/час – невзирая на то, что для достижения этого они сконструировали 50-местный электровоз.

Летом 1903 г. усилили рельсовый путь и начали проводить испытания вагона. 6 октября им была достигнута рекордная скорость – 201 км/час.

Этот успех показал огромные возможности электрической тяги. В середине XX века она полностью вытеснила паровую и стала доминирующей на железных дорогах мира.

В настоящее время комфортабельные высокоскоростные электропоезда, развивающие 200 км/час и более, завоевали широкую популярность у жителей многих стран: Японии, Франции, Германии, Италии, Испании и других.

## «Сименс» идет дальше

Электроподвижной состав и устройства электроснабжения продолжают совершенствоваться с целью достижения экономии потребляемой электроэнергии, повышения скорости и комфортабельности перевозок. Появились опытные поезда на магнитном подвесе, чьи скорости уже превысили 500 км/час.

Фирма «Сименс» занимает одно из ведущих мест среди электротехнических фирм мира. Залог ее успеха – высококвалифицированные специалисты. Это прекрасно понимал основатель фирмы В. Сименс, который создал первый в мире физико-технический институт и привлек для работы в нем лучших ученых того времени.

Для реализации проекта высокоскоростного сообщения на линиях Москва – С.–



Петербург и Москва – Н. Новгород фирма «Сименс» была приглашена в качестве партнера ОАО «РЖД». В начале 2007 г. в Германии на заводе в городе Крефельд состоялась закладка кузова первого вагона высокоскоростного электропоезда, получившего название «Сапсан». 26 декабря 2008 г. на Московском вокзале С.–Петербурга состоялась его презентация в присутствии премьер-министра РФ В.В. Путина и президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина.

Электропоезд состоит из 10 вагонов, его максимальная скорость – 250 км/час, которую можно поднять до 330 км/час после небольшой модерниза-

ции. Согласно контракту фирма «Сименс» построит для России 8 таких поездов, первый из них планируется в эксплуатацию в декабре 2009 г.

Фирма «Сименс» и ОАО «РЖД» заключили соглашение о сотрудничестве в области науки, техники и образования. Благодаря ему, студенты старших курсов МИИТа получили возможность проходить производственную практику на предприятиях фирмы в Германии. И это только начало.

**Георгий КАСАТКИН,**  
доцент кафедры  
«Электротехника, метрология и электротехнология»

## Снова вместе

Они встретились в один из майских дней возле проходной в МИИТ – выпускники 1954 года. Пять лет назад они праздновали золотой юбилей – 50 лет – окончания университета, теперь спустя еще полдесятилетия вернулись в альма-матер. Приехали не все – возраст...

В 1954 году кафедра «Электрический транспорт» выпустила 82 специалиста. На встречу в МИИТе 23 мая приехали только 15 человек. Многие уже с нами нет.

Бывших студентов провели по аудиториям, где многое, конечно, изменилось. Но никуда не делся присущий этим стенам дух молодости и товарищества.

После выпуска 1954 года практически все они пошли работать на железную дорогу, продолжает работать в отрасли



по сей день и гендиректор ОАО «Трансэлектромонтаж» Александр Сергеевич Марков, который и собрал бывших студентов в МИИТе.

Встретили выпускников заведующий кафедрой «Энергоснабжение электрических железных дорог» Михаил Петрович

Бадёр и советник ректора МИИТа Андрей Геннадьевич Зайцев. После посещения музейного центра, как и принято, ветеранов пригласили в кафе «РАПС». Ну а там скоро добрались и до песен, которые любили еще со студенческих лет.

**Яна ИСАЕВА**

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ» (МИИТ) ОБЪЯВЛЯЕТ КОНКУРС НА ЗАМЕЩЕНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ ПО КАФЕДРАМ:

«Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте»	доцент – 1 (к.н.), старший преподаватель – 1
«Высшая математика»	ст. препод. – 1
«Инженерная экология»	доцент – 1 (к.н.)
«Прикладная математика – 1»	ст. препод. – 1
«Специальных программ безопасности транспорта»	профессор – 0,25 (к.н.)
«Управление эксплуатационной работой»	Доцент – 2 (к.н.)
«Физика – 2»	старший преподаватель – 1

СРОК ПОДАЧИ ДОКУМЕНТОВ – МЕСЯЦ СО ДНЯ ПУБЛИКАЦИИ

## ОБЪЯВЛЕНИЕ

РОССИЙСКАЯ ОТКРЫТАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА ГОСУДАРСТВЕННОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»

В соответствии с Положением о порядке замещения должностей научно-педагогических работников в высшем учебном заведении Российской Федерации объявляется конкурсный отбор для работы по трудовому договору претендентов на замещение должностей профессорско-преподавательского состава по кафедрам:

Наименование кафедры	Должность	Доля ставки	Место работы
«Высшая и прикладная математика»	старший преподаватель	1,0	Москва
«Физика и химия»	доцент к.н.	1,0	Волгоград
«Эксплуатация железных дорог»	старший преподаватель	1,0	Саратов
	доцент к.н.	1,0	Москва
	доцент к.н.	0,5	Ярославль
«Экономика, финансы и управление на транспорте»	доцент к.н.	1,25	Москва
	старший преподаватель	2	Москва
	старший преподаватель	0,5	Н.Новгород
«Бухгалтерский учет и экономическая информатика»	доцент	1,0	Москва
	старший преподаватель	0,5	Москва
«Философия, социология и история»	профессор к.н.	1	Москва
	доцент к.н.	1,5	Москва
	старший преподаватель	0,25	Москва
«Экономическая теория»	старший преподаватель	0,25	Москва
	ассистент	0,25	Москва
«Железнодорожный путь, машины и оборудование»	профессор д.н.	1,0	Москва
	доцент к.н.	1,0	Смоленск
«Здания и сооружения на транспорте»	старший преподаватель	1,0	Смоленск
«Сопrotивление материалов и строительная механика»	профессор д.н.	1,0	Москва
	доцент к.н.	0,25	Москва
«Теоретическая и прикладная механика»	доцент к.н.	1,0	Москва
«Электрификация и электроснабжение»	доцент к.н.	1,0	Москва

Заявления принимаются в Управлении кадров РОАТ МИИТ в течение месяца со дня объявления конкурсного отбора по адресу: г. Москва, ул. Часовая, д. 22/2. кааб. № 209–210 тел.: 8 499–151–18–51



**Яна Исаева,**  
студентка  
1-го курса ИСУТЭ



**Ирина Данильчук,**  
студентка  
2-го курса ЮИ



**Ксения Шклярова,**  
аспирантка ИЭФ

«Инженер транспорта»  
Главный редактор В. П. Янелис

Фото: Максим Беликов, Андрей Митрофанов,  
Верстка: Виктория Боткина  
Адрес редакции: 127994, Москва,  
ул. Образцова, д. 9, стр. 9 (МИИТ).

www.mii.ru/gazeta. Тел. 681–29–22  
it1924@mail.ru  
Газета зарегистрирована в федеральной  
службе по надзору в сфере связи

и массовых коммуникаций №ФС77–33631  
Отпечатано ОАО «Московская газетная  
типография».  
Индекс 123995, г. Москва, ул. 1905 г., д. 7.

Заказ №???  
Тираж 1800 экз.  
Подписано к печати  
?? мая 2009 г.