

ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

Издание Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ)

www.miit.ru

Безопасность – абсолютный приоритет

КОНФЕРЕНЦИЯ

Уже семнадцатая по счету научно-практическая конференция «Безопасность движения поездов» прошла в конце ноября в МИИТе.

Как всегда, в ней участвовали представители Минтранса РФ, МВД РФ, ОАО «РЖД», Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Ассоциаций операторов и участников транспортного рынка перевозок, ученые и преподаватели транспортных вузов. Всех их объединяла главная цель – разработать современные требования к системе регулирования и менеджмента безопасности движения железнодорожного транспорта.

– На моей памяти немногие из подобных совместных проектов имеют такую историю, – сказал, открывая пленарное заседание и приветствуя гостей, президент МИИТа Вадим Николаевич Морозов. Он напомнил, что одним из инициаторов проведения конференции был видный ученый нашего университета, проректор МИИТа по научной работе Виктор Михайлович Лисенков. Отличительная особенность конференции в том, что она проходит в университете, где не только готовят кадры для железнодорожного транспорта, но и ведут научные исследования, – в МИИТе впервые соз-



дана выпускающая кафедра «Управление эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте», которая готовит специалистов именно в сфере безопасности движения поездов.

Заместитель министра транспорта РФ Алексей Самбуевич Цыденов выступил одним из первых, и его слова о том, что «никакие экономические и другие достижения не имеют смысла, если нет безопасности движения, безопасности пассажиров», задали тон обсуждению. Замминистра отметил, что железнодорожный транспорт в стране в последние годы стал более безопасным, и это показатель большой и целенаправленной работы. Изменен сам подход к этой проблеме. Регулярный про-

гноз и анализ ситуации обеспечивают адресность мероприятий, направленных на предупреждение транспортных происшествий. Реализация предложений участников встречи в МИИТе поможет всестороннему решению проблемы безопасности движения поездов, уверен А.С. Цыденов.

Как всегда, во многом программным стал доклад бессменного в последние несколько лет участника таких конференций вице-президента ОАО «РЖД» – начальника департамента безопасности движения Шейкветы Нургаалиевича Шайдуллина. Он передал участникам конференции приветствие от президента ОАО «РЖД» О.В. Белозерова и сказал, что обеспечение функциональной безопас-



ности движения поездов – абсолютный приоритет для холдинга РЖД.

Особенно важна задача встраивания норм безопасности во все структуры перевозочного процесса. Затем Шейквет Нургаалиевич рассказал, какие конкретные шаги сделаны в этом направлении. В этом году в РЖД завершили в целом построение основных элементов, необходимых для работы системы менеджмента безопасности на всех уровнях управления холдингом, определены конкретные индикаторы раннего предупреждения нарушений безопасности движения, участниками корпоративной сертификации деятельности по обеспечению безопасности движения стали 160 предприятий

РЖД, в следующем году их будет уже 304.

Вице-президент говорил о соблюдении «дорожной карты» развития культуры безопасности в текущем году. Она предусматривает выделение аспирантам и студентам грантов, стипендий и премий за разработку в этом направлении, проведение общесетевой викторины на знание правил технической эксплуатации, проведение Всероссийского слета общественных инспекторов по безопасности движения поездов. В интернете появится специальный портал безопасности.

Приоритетными задачами на 2017-й в ОАО «РЖД» называют: управление рисками менеджментом безопасности движения, обеспечение системы допуска подвижно-

го состава и персонала на инфраструктуру холдинга, приведение инфраструктуры и персонала к требованиям ПТЭ и развитие культуры безопасности движения.

Выступавшие на конференции подчеркивали, что сделано многое, но проблемы все равно есть. Не экономить средства, направляемые на обеспечение комплексных мер безопасности, призывает исполнительный директор СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» А.А. Дружинин. Он также поднял проблему борьбы с контрафактными запасными деталями для ремонта подвижного состава, нуждается в коррекции и нормативная база, обеспечивающая контроль за безопасностью.

Окончание на стр. 2.

АКТУАЛЬНО

Как сделать среду доступной

Каждый день мы перемещаемся по городу. Едем на учебу, работу, домой. Гуляем с друзьями и знакомыми и абсолютно не задумываемся о транспорте. Нет ничего проще – сесть в метро и отправиться на другой конец города. Это для нас. Но рядом с нами немало людей, для которых каждый выход из дома – сродни подвигу. Люди с ограниченными возможностями. Умные, деятельные, ищущие. Болезнь или несчастный случай вырвал их из комфортной среды обитания. А доступные транспортные услуги для маломобильных групп населения в России сегодня, увы, развиты недостаточно. Метро – вообще сущий ад для тех, кому трудно передвигаться.

Именно этим проблемам была посвящена встреча советника президента России Александры Юрьевны Левицкой с руководством Минтранса РФ, других заинтересованных ведомств. Во встрече, которая состоялась



в ИМТК, принял участие ректор МИИТа Б.А. Лёвин, руководитель структурных подразделений и ученые нашего университета.

Почему для обсуждения столь актуальной темы стал институт МИИТа? Все просто – именно в ИМТК был создан Центр доступной среды для инвалидов на транспорте.

Вопрос Левицкая поставила конкретно: «Что мы можем предложить людям с ограниченными

возможностями? На чем нужно сконцентрироваться, чтобы создать доступную среду для каждого жителя нашей страны?»

Представитель Росстата представил неутешительные цифры. Около 18% инвалидов не имеют возможности добраться до места, которое им необходимо. Средняя продолжительность ожидания специализированного транспорта достигает 45 минут! А люди могут куда-то спешить.

Есть проблема и на железнодорожном транспорте. Не каждый даже здоровый человек, например, может сегодня беспрепятственно сойти с поезда во Владимире. Виною тому затянувшаяся реконструкция перронов. Что уж там говорить об инвалидах.

Заместитель министра транспорта РФ Алексей Самбуевич Цыденов представил программу, реализация которой позволит людям с ограниченными возможностями здоровья заказать себе «билет для инвалидов». Это документ, по которому пассажир получает личного сопровождающего. В его обязанности входит встреча инвалида на вокзале и оказание помощи в посадке на поезд. Вот только возникает вопрос – как инвалиды узнают об этом супербилете? А.С. Цыденов несколько раз подчеркнул: «Вбейте в поиске билет для инвалидов и первой ссылкой будет именно то, что нужно».

Компания «Аэрофлот» тоже активно развивает программы для

маломобильных групп населения. Людей с ограниченными возможностями встречают в аэропортах и помогают им пройти все необходимые процедуры перед полетом. Для инвалидов на борту самолета имеются специализированные кресла. Все бортпроводники обучаются не только физико-технологическим навыкам по работе с инвалидами, но и вербальным.

Кстати, об учебе. По статистике всего лишь 5700 инвалидов ежегодно поступают в высшие учебные заведения, а заканчивают и того меньше. МИИТ для подобной встречи был выбран неслучайно. ОАО «РЖД» необходимы специалисты, которые смогут работать с людьми с ограниченными возможностями здоровья. Директор ИМТК Ирина Владимировна Карапетьянец выступила с предложением о внедрении в программу обучения в транспортных вузах модуля по доступной среде.

Анастасия САРАЕВА,
ГТР-311

Безопасность – абсолютный приоритет

Окончание.

Начало на стр. 1

Много говорили о научном обеспечении мероприятий по безаварийному движению. Заместитель генерального директора – начальник испытательного центра железнодорожной техники ОАО «ВНИИЖТ» А.В. Савин рассказал об исследованиях по оценке остаточного ресурса рельсов, созданию устройства контроля схода колесной пары вагона с рельсов. О том, как снизить аварийность, вызванную пресловутым «человеческим фактором», говорил и.о. начальника департамента здравоохранения ОАО «РЖД» С.А. Алексеев.

Насколько подробно и всесторонне рассматривались вопросы безопасности, говорят названия круглых столов, в работе которых участвовали почти 320 ученых и специалистов из России, Китая, Казахстана, Белоруссии, Киргизии. Обсуждались темы – «Надежность и диагностика инфраструктуры железнодорожного транспорта», «Снижение рисков нарушений безопасности движения в железнодорожных транспортных системах мегаполисов», «Управление и влияние персонала в человеко-машинных системах на объектах инфраструктуры и подвижном составе железнодорожного транспорта». Всего сделано 130 докладов. Многие из них войдут в специальный сборник.

По итогам докладов на пленарных заседаниях и дискуссиях на круглых столах конференция приняла рекомендации для внедрения их на железнодорожном транспорте.

Виктор ВОДОЛАЖСКИЙ

Транспорту хочется гармонизации

В ФОКУСЕ

В МИИТе прошел организованный комитетом Совета Федерации по экономической политике круглый стол по совершенствованию законодательства в сфере грузовых перевозок.

Наш университет как площадка для проведения заседания комитета выбран неслучайно. Дело в том, что студенты ИМТК проходили летнюю практику в Совете Федерации, помогали в подготовке заседаний комитета и хорошо там себя проявили. Поэтому, когда зашла речь о выборе места проведения круглого стола, сотрудники комитета по экономической политике решили провести его именно в МИИТе.

В заседании приняли участие сенаторы, представители федеральных и региональных министерств и ведомств, транспортных и логистических компаний, профессиональных объединений и общественных организаций, научного и экспертного сообщества.

Заместитель председателя комитета Совета Федерации по экономической политике С.В. Шатиоров отметил, что географическое положение государств – членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) на пространстве между Азиатско-Тихоокеанским регионом и странами Западной



Европы открывает благоприятные возможности для развития их транзитного потенциала. Это придает взаимодействию в рамках ЕАЭС в транспортной сфере особое значение.

В настоящее время на территории ЕАЭС эксплуатируется 1,6 млн км автомобильных дорог, 108 тыс. км железных дорог, 107,5 тыс. км внутренних водных путей, 793,5 тыс. км воздушных трасс. В целом по ЕАЭС доля транспорта в валовой добавленной стоимости составляет около 8%, а в общем объеме инвестиций в основной капитал – более одной пятой.

При этом доля транспортных расходов в конечной цене товара в ряде случаев достигает 25%, в то время как в Европейском сою-

зе этот показатель равен 9-11% с тенденцией сокращения к 2020 г. до 6-7%. Поэтому одной из основных задач ЕАЭС является снижение этих расходов, что позволит повысить конкурентоспособность предприятий, отраслей и экономик государств – членов ЕАЭС в целом.

Не менее важной задачей для достижения конкурентоспособности экономики ЕАЭС является формирование единого рынка транспортных услуг.

Участники заседания отметили, что для полноценного развития транспортной интеграции в рамках ЕАЭС необходимо в постоянном режиме анализировать и гармонизировать законодательства государств-членов области транспорта.

По результатам работы круглого стола его участники дали рекомендации Евразийской экономической комиссии, Правительству РФ и ОАО «РЖД». В частности, Евразийской экономической комиссии предлагается провести анализ состояния законодательства в сфере транспортной безопасности и безопасной эксплуатации транспортных средств. Правительству РФ предложено организовать разработку программ гармонизации транспортного законодательства и рассмотреть целесообразность реализации норм и стандартов, зафиксированных в международных соглашениях и конвенциях ООН в области транспорта.

Наталья КУРСКАЯ

Дотаций будет меньше, а прибыльность возрастет!

ОАО «РЖД» добивается нулевого НДС на пассажирские перевозки

В Общественной палате Российской Федерации по инициативе комиссии по развитию реального сектора экономики состоялись общественные слушания на тему «Об актуальных вопросах функционирования железнодорожного пассажирского транспорта». На слушаниях побывал и корреспондент «ИТ».

Два года назад в стенах Общественной палаты уже обсуждалась роль пригородного транспорта в социально-экономическом развитии субъектов России. Все мы помним массовые отмены пригородных поездов в 2014 г. Многие из них вернулись на свои маршруты именно благодаря рекомендациям, которые подготовили на общественных слушаниях в ноябре 2014 г. Содержательные рекомендации были посвящены созданию прозрачных и эффективных механизмов регулирования транспортной деятельности и поддержки его сбалансированного развития.

В этот раз внимание членов Общественной палаты было сосредоточено на дальнем пассажирском сообщении.

С подробным докладом о состоянии отрасли выступил вице-президент ОАО «РЖД» М.П. Акулов. Он сообщил, что по итогам прошедших 10 месяцев 2016 г. компания улучшила динамику перевозок пассажиров, и высказал уверенность в

положительном приросте по результату 2016 г. на 1,7%.

Говоря о дальнейшем развитии пассажирских перевозок, М.П. Акулов отметил, что обнуление ставки НДС на перевозки позволит более чем на 50 млрд руб. сократить потребность РЖД в субсидиях на компенсацию затрат на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах в 2017-2019 гг. Он пояснил, что НДС на дальние перевозки до 2016 г. составлял 18%, РЖД выступила с предложением о его снижении до 10%. Владимир Владимирович Путин утвердил это решение на 2016-2017 гг., после чего началось обсуждение обнуления НДС.

В докладе сообщалось, что снижение ставки НДС на дальние перевозки до 10% в 2016 г. помогло Федеральной пассажирской компании сократить нагрузку на бюджет в части субсидий на 6 млрд руб. и увеличить объем инвестиций до 11,3 млрд руб. с закупкой 224 вагонов, в том числе 76 двухэтажных.

«Нулевой НДС даст компании возможность увеличить закупки подвижного состава в ближайшие три года на 13,5 млрд руб. и приобрести почти 1 тыс. новых вагонов», — добавил вице-президент компании.

МИИТ на слушаниях представляла группа студентов во главе с заместителем директора по науке и инновациям

ИУИТа – Е.В. Копылова. Екатерина Витальевна выступила на слушаниях с докладом «Стандартизация – основа высокого качества услуг пассажирского комплекса», она подчеркнула, что МИИТ совместно с департаментом управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» в течение последних четырех лет проделал огромную работу по формированию унифицированных требований по качеству обслуживания пассажиров, из которых более 20 уже были внедрены в РЖД.

Президент ассоциации «Желдорразвитие» Александр Кисью высоко оценил меры господдержки пассажирского комплекса, обратив внимание на тесно связанное с этим обеспечение социальной стабильности и рост экономики страны.

В итоге эксперты сошлись в том, что, несмотря на значительные сдвиги, все еще остаются нерешенными ряд важных проблем на сообщениях дальнего и ближнего следования, в частности, пополнение парка. Ресурсов ОАО «РЖД» достаточно лишь для удовлетворения половины потребностей компании.

В ходе слушаний были подготовлены рекомендации, которые вскоре направят заинтересованным органам государственной власти и отраслевым организациям.

Алексей ПЕТРОВ

Учитывая требования заказчика

УЧЕНЫЙ СОВЕТ

Эффективность работы академий и институтов в области дополнительного профессионального образования рассмотрели на очередном заседании Ученого совета.

Как доложил проректор – директор Российской академии путей сообщения Леонид Анатольевич Карпов, за последние пять лет количество слушателей, обученных по дополнительным профессиональным программам в нашем университете увеличилось более чем на 12%. Дело в том, что основным заказчиком в сфере ДПО в настоящее время является компания ОАО «РЖД» – на ее долю приходится более 80% слушателей, проходящих переподготовку в МИИТе. А позиция холдинга заключается в максимальном переходе на экономные образовательные технологии, не требующие отрыва сотрудников от работы. Поэтому постоянно возрастает число слушателей, прошедших дистанционное обучение (сейчас их около 45%). Правда, поскольку стоимость дистанционных услуг ниже, чем очных, доходы вуза от дополнительного образования за последние пять лет снизились почти на 20%.

Отметили на заседании Ученого совета и тот факт, что не все структурные подразделения в равной мере вносят вклад в эту работу. Так, более 85% объемов обученных слушателей и полученных доходов от ДПО приходится на долю ИУИТ, ИЭФ, РАПС, РОАТ и ИПТ (МКЖТ).

Среди проблем, которые необходимо срочно решать, – наличие большой задолженности (около 12 млн рублей), накопившейся за предыду-

щие годы. Это произошло потому, что из-за реформы нашего основного заказчика подчас бывает сложно установить организацию-правопреемника прежней структуры, заказавшей профобучение. Иногда эти вопросы приходится решать даже в судебном порядке. Отсюда возникает проблема своевременной оплаты труда сотрудников вуза, занятых в этой сфере деятельности.

Леонид Анатольевич напомнил, что по программам дополнительного профессионального образования в МИИТе обучаются более 30 тыс. человек в год. Но, по его мнению, в информационном и программном обеспечении такой работы имеются недостатки, например, до сих пор нет актуальных баз данных о прошедших ДПО специалистах, остро стоит вопрос автоматизации документооборота и делопроизводства. По этой причине АСУ МИИТ не справляется с масштабами и объемами работы, особенно в части формирования государственной статистической отчетности.

Также необходимо увеличивать число слушателей, выходя на рынок услуг дополнительного образования для привлечения других заказчиков. В частности, уже сейчас университет активно сотрудничает в этой сфере с Московским метрополитеном.

Члены Ученого совета в целом одобрили работу по организации дополнительного профессионального образования в университете. Однако рекомендовали участникам этой деятельности теснее взаимодействовать с заказчиками, внимательнее изучать пожелания слушателей, а также повышать качество образовательных услуг в сфере ДПО.

Наталья ГУДКОВА

Так совпало, что в течение одной недели на нашем волонтерском фронте случилось сразу несколько знаковых встреч и событий. Мы решили рассказать о каждом из них и посвятить волонтерам целую страницу.

Восток – дело тонкое

Как часто студентам выпадает честь увидеть министров из разных стран? А стать их личным гидом по Москве? Что-то подсказывает мне – такое случается крайне редко. И по счастливому стечению обстоятельств именно студенты МИИТа получили такую возможность.

В рамках министерской конференции экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) по транспорту было отобрано более двухсот студентов-волонтеров из нашего университета. Основным принципом отбора было знание языков: английского, французского или китайского. Ну и, конечно, коммуникабельность, обаяние, знание этикета.

Подобное событие в России произойдет впервые. И посему перед будущими волонтерами с напутствием выступил директор административного департамента Министерства транспорта РФ К.А. Пашков. Встреча прошла в неформальной обстановке. Константин Анатольевич предупредил студентов о проблемах, с которыми предстоит столкнуться. Восток – дело тонкое. Это другой менталитет, традиции и обычаи, другая еда и совершенно чужой язык.

Справиться со всем этим студенты должны сами. Конечно, волонтеров снабдят методическими указаниями, но всех нюансов в маленькой книжечке не предусмотреть. Поэтому Констан-



К.А. Пашков

тин Анатольевич просил ребят быть предельно гостеприимными, дружелюбными и открытыми. На каждую делегацию будет выделен волонтер, который станет персональным гидом для важных гостей на несколько дней. Шанс построить коммуникационный мост хочет получить каждый, но работа предстоит ответственная и трудная, поэтому выберут лучших.

Сами делегаты будут проживать в отеле «Ренессанс Монарх». Здесь волонтеры проведут большую часть своего времени, обед для них будет организован в гостинице «Бега». Если случится так, что студент освободится глубоко за полночь, его разместят в гостинице. Кроме того, каждому на телефон переводят по тысяче рублей, чтобы в любое время имелась возможность договориться о культурном досуге делегатов. Для тех,

кто встречает гостей из аэропорта и провожает обратно, организаторы оплачивают проезд на аэроэкспрессе. В общем, все как положено.

Волонтеры также смогут работать в техническом секретариате, на информационных стойках в отеле, помогать в аэропорту и на трансферах.

В непринужденной обстановке студенты интересовались дресс-кодом, а также все хотели узнать, как попасть в число тех 83 счастливчиков, которые будут сопровождать делегации. И это понятно, ведь работа на международной конференции может стать хорошим толчком в будущей карьере.

Будем надеяться, что митовцы проявят свои лучшие качества! Им выпала честь представлять не просто свой университет, а всю Россию!

Анастасия САРАЕВА



Талантливо и с душой!

Проректор по международным связям Владимир Николаевич Глазков в торжественной обстановке вручил благодарности волонтерам, которые помогли руководству университета в проведении празднования 120-летия МИИТа.

Напомним, что в период юбилейных торжеств МИИТ посетили более 80 иностранных гостей из 13 стран, в том числе представители Международного союза железных дорог, руководители зарубежных транспортных вузов и транспортных компаний. Все дни в Москве их опекали наши ребята. Благодаря им ни один из вопросов гостей не остался без ответа, ни одно пожелание не провисло в воздухе.

Благодарностями ректора были награждены: Александр Полторац (СМТ-213), Наталья Телятникова (ассистент кафедры «Проектирование и строительство ж.д.»), Елена Шепитко (аспирантка учебной гр. А052317-0), Владимир Афанасьев (старший преподаватель кафедры «Мосты и тоннели»), Нина Крылова (ГРО-412), Никита Буров

(ГМН-314), Мария Котова (ГМН-314), Валерий Антонов (УМТ-111), Алина Былинкина (УМТ-111), Дарья Данильченко (УМТ-111), Ирина Каляпина (УЭМ-311), Даниил Хомченко (УМТ-111), Анастасия Волкова (ЮТТ-512), Даниил Гуревич (ЮПД-211), Лилит Карапетян (ЭБЛ-212), Ангелина Пан (ЭЛП-212), Степан Торбин (ЭБЛ-212), Алина Егорова (ЭБЛ-112), Анастасия Грициенко (ТСА-511)

«120-летие – это большое событие, которое надолго останется в памяти, и во многом благодаря именно вашей помощи нам удалось беспрепятственно провести все намеченные мероприятия. Гости неоднократно отмечали слаженность и коммуникативность вашей работы, и это действительно приятно. Приобретенный опыт, безусловно, пригодится вам в дальнейшем вне зависимости от вашей специальности. Уверен, что в дальнейшем мы продолжим сотрудничать. Вы все делали с душой и по-человечески талантливо», – отметил Владимир Николаевич Глазков.

Алексей ПЕТРОВ

Не за деньги, а по совести

Что мы вообще знаем о волонтерах? То, что это в основном молодые люди, которые стремятся сделать окружающий мир добрее и защищеннее. То, что с каждым годом волонтеров становится все больше и их работа все заметнее.

Без волонтеров уже не обходится ни одно крупное политическое, спортивное, культурное мероприятие. И, конечно, разного рода форумы, рок-фестивали, конференции, патриотические акции.

О масштабах волонтерского движения, его структуре и задачах рассказал на встрече, состоявшейся по инициативе студсовета МИИТа, тренер программы «Мосволонтер» Максим Муравьев, он же студент ИУИТа. Надо отдать ему должное – встречу Максим провел мастерски, взыскательную аудиторию держал отлично. На встречу пришли те, кто только собирается вступить в волонтерское войско, и те, кто давно в нем состоит, и те, кто поставил перед собой конкретную цель – надеть футболку волонтера чемпионата мира по футболу 2018 года.

Максим доложил, что волонтерство сегодня уже выросло из коротких штанов и четко структурировано. Есть эковолонтерство (защита природы, животных, участие в эко-программах), есть спортивное волонтерство (помощь в организации и проведении спортивных соревнований, событийное волонтерство (фестивали, форумы, съезды и т.д.), культурное (помощь в организации выставок, презентаций культурологических маршрутов), медиаволонтерство (работа со СМИ, пропаганда всякого рода достижений в соцсетях), социальное волонтерство. Вот тут стоп.

Одно дело – работать за информационными стойками или в отеле, где ты на виду во всем своем блеске. И совсем другое – помогать старикам в каком-нибудь пансионате для пожилых людей в тульской глуши. Социальное волонтерство – высшая форма человеческого сострадания и доброты, и те, кто готов к нему, достойны глубочайшего уважения.

Но и этому надо учиться. Представьте ситуа-



цию: вы обгоняете незрячего человека, который подходит к двери, предположим, магазина. Что вы сделаете? Конечно, откроете перед ним дверь. А вот грамотный волонтер никогда этого не сделает. Он знает, что незрячий человек простукивает пространство перед собой палочкой. Если палочка не встречает привычного препятствия, он продолжает движение. Дверь – препятствие, к которому незрячий готов. А вы это препятствие устранили. В итоге сбили всю систему координат. Впрочем, вы

можете открыть дверь незрячему человеку, но обязательно предупредив его об этом.

Понятно, что многих участников встречи интересовало, как можно стать волонтером на чемпионате мира по футболу. Тренер для начала предложил небольшой тест, спросив аудиторию, сколько городов России примут на своих стадионах болельщиков чемпионата, что это за города и так далее.

Оказывается, попасть в спортивные волонтеры не сложно, надо зайти на сайт оргкомитета чемпионата и

там по ссылкам подобрать к волонтерскому центру. Можно это сделать и через сайт Mosvolonter.ru. Однако, заметил тренер, надо понимать, что только десятая часть (и это в лучшем случае) спортивных волонтеров видит сами матчи, потому что их рабочие места обычно расположены вне зоны видимости футбольного поля.

На этой встрече был и Владимир Косов, будущий экономист-логист (ИУИТ). Страстный болельщик «Локомотива», он прошел со своей командой все ступени спортивного волон-

терства. Сейчас Владимир координирует взаимодействие митовских болельщиков «Локо», а их около 3 тыс., и руководства футбольного клуба.

Владимир объездил с «Локо» все города России, где проходили топовые матчи. Побывал даже в Португалии, где «Локомотив» сразился со «Спортингом» и разгромил его со счетом 3:0. Косов рассказал, как он и еще 130 фанатов «Локо», которых он привез в Лиссабон, поддерживали свою команду, несмотря на давление тысяч поклонников «Спортинга».

– Когда мы подошли к стадиону, полиция хотела отобрать у нас барабаны, подозревая, что там спрятаны бомбы. Мы доказали, что барабаны пустые, хотя это было непросто. А вот растяжки с надписью «Мы пришли покорять Европу» у нас забрали, сочли надписи провокационными.

Спрашиваю Владимира, что было самым трудным в его волонтерской жизни? «Наверное, объяснять людям, что ты работаешь не за деньги, а по велению совести».

Владислав ЯНЕЛИС

МАСТЕР-КЛАСС

Как «зацепить» своего читателя

Согласитесь, хорошо, со знанием дела написанная научная статья подчас читается с не меньшим интересом, чем увлекательная беллетристика. Ну а пользы от нее, безусловно, больше, чем от «легкого» чтыва. На днях в ИЭФ прошел мастер-класс доцента, к.э.н. Анастасии Владимировны Сорокиной на тему «Как написать научную статью». На встрече с педагогом пришли студенты разных курсов, которые с удовольствием поучаствовали в обсуждении интересной и важной темы.

Сначала педагог предложила собравшимся ответить на вопрос: зачем, с какой целью они пишут научные работы? По ее мнению, умение писать их в первую очередь помогает поделиться своими мыслями, сформировать правильную речь и, конечно же, самосовершенствоваться. Одна из слагаемых успеха – не бояться трудностей и не опускать руки, когда статья по какой-то причине «не пишется».

Анастасия Владимировна не согласна с мнением тех, кто считает, что работа над статьей – процесс суперсложный, требующий от автора запредельных усилий и что не всем это по силам. Главное, по ее словам, понять, для кого, для какой аудитории ты пишешь, найти «зрителей», которые смогут по достоинству оценить работу, и тогда все пойдет как по маслу! При этом критические отзывы – это хороший знак, говорящий о том, что работа нашла отклик и привлекла внимание. Если этого не случилось, не падайте духом, попробуйте изменить подход к делу и учесть все замечания, советуется педагог.

Очень важен заголовок статьи. Он должен быть необычным, оригинальным и вместе с тем отражать тему работы. Только в этом случае он поможет, как говорится, «зацепить» своего читателя.

Конечно же, важен и выбор темы. Анастасия Владимировна считает, что главное – придерживаться направления «одна тема – одна статья». Она считает, что попытка отразить несколько тем в одном тексте ведет к ошибке и говорит о непрофессионализме автора. Разумеется, чтобы найти своего читателя, необходимо соблюдать и определенные пропорции научной информации и собственного отношения к ней автора статьи. Мнение автора всегда важно для читателя научной работы.

Мастер-класс, можно сказать, прошел на ура! А главное, студенты узнали, какие ошибки не стоит допускать при работе над научной статьей.

Татьяна СЕРГЕЕВА

МИИТ открыл Коста-Рику

Студенты из Китая, Германии, Мьянмы, Вьетнама, Монголии стали уже своими в стенах университета. Командировки миитовцев в Англию, Францию, Японию, Австралию уже никого не удивит. Но как и почему пять преподавателей из ИЭФ оказались в государстве, где можно просто остановиться перед мостом на шоссе, чтобы увидеть пару десятков крокодилов, которые греются на солнышке и ждут падающих туристов, вопрос интересный. Итак, все по порядку.

Идея наладить сотрудничество с Технологическим университетом Коста-Рики (ТЕС) возникла у профессора кафедры «Экономическая информатика» Ларисы Андреевны Каргиной еще в 2014 году. Связались с университетом, с посольством страны. Там идею ИЭФ поддержали и развили. И вот наша команда «первооткрывателей» латиноамериканской страны с субэкваториальным климатом в составе Ларисы Андреевны, заведующей кафедрой «Экономическая информатика» Олега Алексеевича Григорьева, заведующей кафедрой «Экономика труда и управление человеческими ресурсами» Ильи Анатольевича Епишкина, доцента кафедры «Экономическая информатика» Софьи Леонидовны Лебедевой и ассистента кафедры «Лингвистика» Яны Владимировны Подоплеловой отправилась на разведку в начале этого года. К поездке готовились основательно, ведь на плечах лежала большая ответственность: за шесть дней командировки делега-



ция должна была познакомиться с Технологическим университетом Коста-Рики, представить МИИТ во всей красе и, конечно же, прийти к соглашению о совместной работе. Конкретными целями экспедиции стали: организация совместных научно-исследовательских проектов, разработка совместных образовательных программ, организация дистанционного обучения для студентов ТЕС на английском языке.

– Перелет был долгим и утомительным, все-таки 15 часов в самолете, еще и с пересадкой, – делится с «ИТ» Лариса Андреевна. – Но «бальзамом на душу» после него стала теплая и радушная встреча, которую устроили нам представители университета. Ментали-

тет костариканцев схож с нашим. Люди в этой стране приветливы и открыты. Дружеские поцелуи в щеку при встрече вместо «Здравствуйте».

Рассказывает Яна Владимировна, ассистент кафедры «Лингвистика».

– Поскольку работы в самом университете было много, нашу делегацию расселили в кампусе ТЕС. Университет в Коста-Рике – это город в городе. Огромная территория, на которой есть все необходимое: жилые корпуса, столовые, магазины, спортивные площадки и даже небольшой заповедник, где можно наблюдать жизнь крокодилов, экзотических лягушек и птиц, невероятных размеров и расцветок растений. Наше утро началось с за-

втрака в столовой университета. Однако кормили все не молочными кашами и бутербродами с сыром, а креветками с рисом, тропическими фруктами, жареными бананами. Честно сказать – мне очень понравилась, даже дома решила попрактиковать эти блюда.

С первого дня командировки команда из ИЭФ была полностью вовлечена в жизнь университета. Своё знакомство с ТЕС представители МИИТа начали с V Международной научной конференции, посвященной празднованию 40-летия Школы управления предприятиями и 45-летия Технологического университета Коста-Рики, проходившей в столице страны – Сан-Хосе. Доклад на конференции, подготовленный Ильей Анатольевичем Епишкиным, о развитии железнодорожного транспорта и о реформе и стратегии развития железных дорог Российской Федерации вызвал большой интерес у научного сообщества ТЕС. За ним последовали вопросы и дискуссия. На следующий день состоялась плодотворная встреча с проректором по научной работе ТЕС Паолой Вега Кастильо, итогом которой стали договоренности об участии МИИТа и ТЕС в программах двойного диплома и разработке совместной магистерской программы по направлению «Управление бизнесом». Насыщенный второй день командировки завершился приемом в парламенте республики с руководителями крупнейших политических партий страны. Темой приема стали транспортные проблемы страны и пути их решения при активной помощи ученых МИИТа и ТЕС.

Наша справка

Коста-Рика – государство в Центральной Америке. Граничит с двумя странами: Никарагуа на севере и Республикой Панама на юго-востоке. Тихий океан омывает берега с юга и запада, Карибское море – с востока. Климат субэкваториальный.

Столица Коста-Рики – город Сан-Хосе

■ **Площадь:** 51 100 км²

■ **Население:**

4 825 144 чел.

В последующие дни командировки делегация из МИИТа познакомилась с представителями министерства транспорта республики и президентом управления железными дорогами республики Кристиано Варгасом Кальво, поблагодарила его за участие в организации университета, изучила лабораторную базу ТЕС в Сан-Карлосе.

В завершение программы состоялся круглый стол с новыми коллегами, на котором были подведены итоги, закреплены договоренности, осуществлен обмен учебными планами.

– Нашим путешествием я доволен на 120% процентов, – делится впечатлениями с «ИТ» Олег Алексеевич Григорьев. – Не только потому, что удалось впервые за 120 лет существования МИИТ установить сотрудничество с латиноамериканской страной, но и потому что мы своими глазами увидели действующий вулкан.

В Коста-Рике к нашей делегации, улетавшей в Москву, присоединилась студентка ТЭС – Александра. Девушка всегда мечтала побывать в России, и как только представилась возможность, она приехала для участия в научно-исследовательском проекте. Александру совсем не пугают морозы, а борщ из свежей капусты пришелся ей очень даже по вкусу: она попросила добавки.

Алиса ЯНЕЛИС

В активе – уникальный опыт

ОЛИМПИАДА

Студенты ИЭФ уже в пятый раз приняли участие в Международной студенческой олимпиаде «Экономика и менеджмент».

Организатором встречи, как и в предыдущие годы, стал Санкт-Петербургский государственный экономический университет (СПбГЭУ), пригласивший к участию не только российских, но и иностранных студентов из стран СНГ, Франции, Германии, Испании, Италии, Чехии.

МИИТ в этом году на МСО представляли студенты третьих-четвертых курсов бакалавриата и первого курса магистратуры в пяти секциях: «Экономика предпринимательской деятельности», «Маркетинг», «Производственный менеджмент», «Финансы», «Международный бизнес (секция на английском языке)».

Защитить честь своего университета в Северной столице хоте-

ли, разумеется, многие. Более 40 человек пришло на отборочный тур олимпиады, организованный в ИЭФ под руководством заместителя директора института по науке Анастасии Владимировны Сорокиной. Внутренний отборочный тур помог выявить самых подготовленных студентов, после чего 10 победителей (в пяти разных секциях) отправились на финалы олимпиады.

Первым соревновательным этапом в каждой секции стало индивидуальное тестирование, результаты которого в дальнейшем были решающими для определения победителей. На следующий день участников распределили на группы и поставили перед ними конкретные задания: у кого-то это была деловая компьютерная игра, у кого-то – решение бизнес-кейсов.

Нужно сказать, что все наши ребята с первых дней олимпиады досконально прониклись сложными, но увлекательными задачами, поставленными перед ними органи-

заторами МСО-2016. Каждый старался внести свой личный вклад в командную работу, поделиться своим опытом со студентами из других вузов России и зарубежья. Ведь цель олимпиады – объединить участников из разных городов и университетов, которые должны были не только быстро познакомиться, узнать способности друг друга, сплотиться в новом коллективе, но и представить свое решение бизнес-кейса членам жюри. Все стремились показать и свой вклад в командную работу. Миитовцы справились со всеми поставленными задачами и составили достойную конкуренцию другим участникам. Занять первое место ребятам не удалось, но выступали они очень уверенно и свидетельством этому – список завоеванных грамот и призов.

Итак, третье место в секциях «Международный бизнес» и «Финансы» в командном зачете заняли Михаил Филлин (ЭТЛ-312) и Анна Соловьева (ЭЭФ-413), второе ко-

мандное место в секции «Маркетинг» присудили сразу двум студентам – Полине Ивановой (ЭММ-311) и Татьяне Адушкиной (ЭЭБ-313). Команда Ивана Егорова (ЭМИ-411) и Артема Иванова (ЭЭФ-412) стала пятой в секции «Производственный менеджмент», Алина Носова (ЭЭП-311) и Дарья Кухарева (ЭМБ-111) со своим проектом арт-кафе в секции «Экономика предпринимательской деятельности» заняли почетное шестое место. А Кирилл Самохвалов (ЭЭФ-412) и Софья Воротилкина (ЭЭФ-413) в секции «Финансы» были отмечены персональными грамотами и ценными призами от спонсоров.

Это настоящий успех, особенно если учесть высочайшую конкуренцию на олимпиаде, в которой на сей раз участвовали более 350 студентов из 20 университетов России и других стран. А еще студенты ИЭФ приобрели уникальный опыт и новых друзей.

Ксения ПОПОВА

Стажировка на Северном полигоне

АВТОРСКИЙ КЛАСС

По программе подготовки высококвалифицированных специалистов для Центральной дирекции управления движением студенты авторского класса ИУИТ, обучающиеся по дополнительной профессиональной образовательной программе «Полигонные технологии эксплуатационной работы на сети ОАО «РЖД», прошли стажировку на объектах Северного полигона в Ярославле.

Стажировка началась с посещения по-настоящему инновационных объектов Северной железной дороги. А это Диспетчерский центр управления перевозками (ДЦУП), Центр управления тяговыми ресурсами (ЦУТР) и Центр управления содержанием инфраструктуры (ЦУСИ). С технологией их работы нас познакомил заместитель начальника Северной дирекции управления движением по кадрам и социальным вопросам А.В. Соловьев.

В ДЦУПе расположено табло коллективного пользования, которое позволяет диспетчерам быстро получать всю необходимую информацию. На нем отображаются схема железнодорожного участка, различные сигнальные устройства, профиль пути, нахождение поездов в пути следования и т.д. Благодаря этим данным в режиме реального времени диспетчеры могут контролировать обстановку и работу инфраструктуры на направлениях Александров – Маленга и Свеча – Кошта. Мы узнали, что ДЦУП объединяет 47 станций, 4 диспетчерских и 2 узловых участка, за сутки через узел проходят 220 поездов.



Затем мы ознакомились с Центром управления тяговыми ресурсами. Его основной задачей является своевременное обеспечение перевозок локомотивами разных видов тяги за счет координации действий всех причастных подразделений.

Большой интерес вызвала работа Центра управления содержанием инфраструктуры, специалисты которого обрабатывают большой массив данных мониторинга состояния технических средств в разных хозяйствах и планируют ремонтные работы на полигоне. В помещении ЦУСИ также расположено табло коллективного пользования, глядя на которое сотрудники отдела диспетчерского управления через систему АСУ ЦУСИ получают информацию об отказах технических систем, о технологических «окнах», а также о неблагоприятных погодных явлениях, что-

бы вовремя на них реагировать. Например, вводить в действие план по снегоборьбе.

В рамках стажировки мы посетили станцию Новоярославская, основным направлением работы которой является погрузка нефтеналивных грузов, а также подготовка вагонов к их перевозке. Погрузка мазута, дизельного топлива, бензина, керосина и других нефтепродуктов осуществляется системой автоматического точечного налива, которая за счет своей герметичности позволяет исключить загрязнение окружающей среды. На Новоярославской также работает промывочно-пропарочная станция, которая подготавливает вагоны под все продукты налива, кроме химической продукции и газов.

Еще один день нашей стажировки мы провели на сортировочной железнодорожной станции Ярославль-Главный.

От главного инженера станции И.И. Абрамова мы узнали, что эта станция пропускает три тысячи вагонов в сутки. Для этого на ней установлена полностью механизированная горка, на которой нет регулировщиков скорости движения вагонов.

Организаторы стажировки предусмотрели для нас и культурную программу. Мы посетили культурно-просветительский центр им. В.В. Терешковой, государственный музей-заповедник – Ярославский кремль, ознакомились с достопримечательностями исторического центра города – объекта наследия ЮНЕСКО. Также посмотрели спектакль по пьесе А.П. Чехова «Без названия» в Российском государственном академическом театре драмы имени Федора Волкова.

Алексей ДАВЫДОВ,
слушатель авторского
класса, УЭГ-511

Моя старая новая команда!

Новый состав студсовета в Институте управления и информационных технологий избрали на четвертой отчетно-выборной конференции.

Для многих активистов ИУИТ, студенческий совет – это целая жизнь, в которой было все: и взлеты, и падения; и радость, и слезы. Это некий маленький мир со своими правилами и законами.

Как председатель студенческого совета ИУИТа, свидетельствую, что проведению этой конференции предшествовала большая работа. Каждая группа института (а у нас их около 150!) направила на нее делегата с правом голоса.

Заседание прошло в два этапа. Сначала я представила отчет о проделанной работе за год. В частности, рассказала, что в институте на базе студсовета созданы центр целевиков, творческая мастерская, волонтерский и интеллектуальный центры.

Также в течение года мы активно взаимодействовали с общежитием №7, поскольку именно там проживает большая часть наших студентов. Кроме того, весной прошлого учебного года студсовет ИУИТа заключил соглашение с Московским многофункциональным культурным центром, в котором мы уже провели несколько мероприятий.

Важным событием стала организация Алексеем Давыдовым – одним из членов студсовета института – пресс-центра ИУИТа, который по итогам года занял 1-е место в конкурсе университетских студенческих



СМИ, а также стал победителем премии «Гордость университета» в номинации «Лучший пресс-центр».

В октябре этого года мы провели конкурс «Гордость ИУИТ» и наградили 71 активиста года за большой личный вклад в реализацию задач молодежной политики института. Студсовет внес свою лепту и в победу нашего института в конкурсе «Гордость университета» в этом году!

Затем участники конференции избрали новый состав студенческого совета ИУИТ. В него вошли 22 представителя студенческих групп. Нововведением стало избрание председателя студенческого совета

института не на первом заседании, а непосредственно на отчетно-выборной конференции. Самой высокой оценкой работы студсовета за прошедший год для меня стало мое переизбрание на должность председателя на второй срок. Спасибо ребятам за доверие!

Важным моментом конференции был выбор представителей в студенческий совет университета. По итогам голосования в него делегированы Варвара Лазуткина (УМЛ-423) и Иван Семенов (УТЛ-311).

Ксения РЯХОВСКАЯ, председатель
студенческого совета ИУИТа,
УНК-252

НАУКА

Комплекс прошел тестирование

В ИУИТе на средства гранта РФФИ ведется работа по теме «Разработка комплекса научно-технических решений для моделирования критических нагрузок и анализа динамики возникновения неустойчивых колебаний при движении высокоскоростного подвижного состава».

Руководитель проекта видный ученый – профессор А.С. Братусь, в составе группы – профессор А.Н. Савоськин, А.М. Филимонов, к.т.н. А.А. Акишин, аспиранты Е.С. Сытов, А.А. Коровкин. В рамках реализации проекта разработан программно-аппаратный комплекс, способный реализовывать высокоскоростные параллельные вычисления применительно к задачам исследования механических колебаний подвижного состава.

Особенностью данного комплекса является его аппаратная часть, состоящая из 68 вычислительных узлов, в которых помимо обычных процессоров применяются набирающие популярность в сфере вычислений графические процессоры.

Интеграция программных алгоритмов, направленных на распараллеливание вычислительных процессов, позволяет проводить исследования на наиболее сложных математических моделях, описывающих колебания подвижного состава. Эти модели учитывают такие факторы, как трение шпал о щебневый балласт, деформацию рельсов под нагрузкой от подвижного состава, а также другие важные параметры и требуют для решения значительных вычислительных мощностей.

Реализация этих задач потребовала использования мощностей суперкомпьютера МИИТа. В настоящий момент комплекс успешно прошел экспериментальное тестирование, а результаты его работы были представлены на научных конференциях как в России, так и за рубежом.

Другой целью проекта является выявление не типичных колебаний, которые возникают в случае, когда одна или несколько шпал провисают в результате вымывания грунта. Исследование этого явления является особенно важным с позиций обеспечения безопасного движения.

Разработка математической модели и выделение типов таких колебаний дает потенциальную возможность проводить с помощью специально разработанных датчиков тестирование пути в процессе движения подвижного состава.

Кроме непосредственно научных исследований корреспонденту «ИТ» удалось поговорить с Александром Сергеевичем о проблеме научной смены.

Последнее время вопрос о привлечении молодежи к научной работе и особенно работе в университете стоит особенно остро и этому есть несколько причин. Одна из них и она же самая главная, считает Александр Сергеевич, среди наших выпускников немало по-настоящему талантливых людей, которые бы очень пригодились МИИТу. Но, к сожалению, финансовый аспект играет ключевую роль в выборе места работы, а наш университет не может сегодня предложить высокие зарплаты ученым, только начинающим свой путь в науке. Если такая политика будет продолжаться – МИИТ не сможет эффективно развиваться как научный центр. Мы обязаны не допустить это.

Алексей ПЕТРОВ

ЗАПИСКИ НЕБОГАТОГО ПУТЕШЕСТВЕННИКА

«ИТ» продолжает публиковать записки небогатого путешественника об уникальных местах России, где жизнь во многом продолжается только потому, что работает транспорт.



Алексей ПЕТРОВ

Железнодорожная линия Торжок – Соблаго пролегает по территории Торжокского, Кувшиновского, Селижаровского и Пеновского районов Тверской области. Протяженность – 165 км, линия относится к Московскому отделению Октябрьской железной дороги. На всем протяжении линия однопутная и не электрифицирована. С 2015 года отменен единственный поезд дальнего следования сообщением Москва – Осташков. По состоянию на 2016 год остается лишь пригородный поезд сообщением Кувшиново – Осташков. Линия Торжок – Соблаго является одним из самых малодеятельных и уже поэтому самым привлекательным для меня участком Российских железных дорог.

История линии Торжок – Соблаго началась со строительства Кувшиновского подъездного пути (тупиковой линии Торжок – Кувшиново протяженностью 58 км). Путь этот строился на средства владелицы фабрики Ю.М. Кувшиновой в первую очередь с целью обслуживания бумажной фабрики, расположенной в селе Каменское (ныне город Кувшиново).

Временное движение на линии Торжок – Кувшиново открылось в 1911 году, в 1912 году линия была принята в постоянную эксплуатацию. В 1917 году был открыт участок Кувшиново – Селижарово (54 км). На момент открытия линия была частной, являлась продолжением Кувшиновского подъездного пути. После революции 1917 года была национализирована.

Меня всегда манили места, о которых не прочитаешь в глянцевого путеводителе и не увидишь в туристической телепрограмме. Места, где

ты, по сути, являешься чуть ли не первопроходцем, ведь очень немногие путешественники бывали здесь до тебя.

Такие поездки всегда интересны и непредсказуемы. Часто случалось, что судьба забрасывала меня за несколько тысяч километров от Москвы, когда в моем кармане оставалось не больше 500 рублей, и я совершенно не знал, где буду ночевать следующей ночью – в палатке, в кабине фуры или в плацкартном вагоне. Именно такие путешествия мне по душе, ведь совершенно неизвестно, каким будет завтра.

Моя экспедиция на уникальную ветку началась из Твери, ближайшего крупного к Кувшинову города. С самого утра погода не заладилась – лил дождь, но поездку откладывать было нельзя: пригородный Кувшиново – Осташков в ходу всего дважды в неделю – по понедельникам и пятницам. На календаре был первый день

Последние семафоры России



недели, а значит, до следующего поезда еще четверо суток. Терять столько времени впустую категорически не хотел.

Собравшись и выпив чаю, я поблагодарил своего хоста (человека, который принимал меня в Твери по каучсерферу), сел на городскую маршрутку и выехал на окраину города. Отсюда планировал автостопом добраться до Кувшинова.

Через 10 минут остановилась «девятка», водитель ехал в Торжок, то есть ровно половину пути. Несмотря на ливень, ехали мы быстро. Как известно, Торжок – один из старейших городов России и, несмотря на элементы разрухи, производит очень приятное впечатление. Прогулявшись по Торжку, я пеш-

ком добрался до пригорода и начал «стопить». Машин было немного, и лишь через 20 минут остановился Volkswagen с московскими номерами – водитель Виктор ехал с семьей отдыхать на Селигер, а значит, нам было по пути.

50 км пролетели почти мгновенно, я рассказывал о своих путешествиях, Виктор – о своих. Мы с ним понимали друг друга, хотя он всегда путешествует с семьей и на машине, я же почти всегда один и разными видами транспорта.

Вышел в пригороде Кувшиново и пешком выдвинулся на станцию. В городе проживает всего 9 тыс. человек и ничего интересного я не обнаружил, хотя прошел его почти весь. Примерно через 30 минут показали стан-

ционные постройки, единственная платформа оказалась высокой, на ней уже готовился к отправлению мой поезд, который состоял из одного сидячего вагона и тепловоза ДМ62.

На втором этаже пассажирского здания станции Кувшиново располагался небольшой музей, посетить который мне помогли местные железнодорожники. Оставив им на память несколько номеров «ИТ», я двинулся к составу.

Пассажиров в вагоне почти не было – лишь я, старушка и два железнодорожника. Тепловоз прогудел, и короткий состав покотился сквозь глухие леса, нарушая их первозданную тишину.

Здесь для движения используют электрожелезную

систему – весьма архаичное средство железнодорожной сигнализации, которое уже давно почти везде заменено автоблокировкой и полуавтоблокировкой. Правом на занятие перегона здесь служит жезл, который вручается машинисту дежурным по станции. Во всей России таких дорог осталось считанные единицы.

150 км пути поезд преодолевает за 4,5 часа, в три раза медленнее автобуса, да и проезд стоит почти 400 рублей – очень приличная сумма для здешних жителей. Но отменять его нельзя: для некоторых поселков он остается единственной связью с внешним миром. Порвать эту связь, значит, отрезать городок от России. Ну кто же на такое решится!

Дело ученых – думать, а не бегать и искать деньги

Каждый из нас хоть раз в жизни изобретал что-то гениальное. Множество интересных идей прячется в наших мозгах, но, к сожалению, не находят применения в жизни. Причины разные: нехватка сил, времени, денег, поддержки и так далее.

Энтони Вантимиглиа (Anthony Ventimiglia) – американец, один из главных экспертов Национального совета по научному администрированию США. Это профессиональная ассоциация, которая поддерживает и координирует деятельность научных структур всех университетов США. Будучи в столице России, Энтони нашел время встретиться с учеными МИИТа.

Предваряя свое выступление, Энтони показал видео об университете Оберна (где он работает), который был основан в 1856 году в штате Алабама и включал в себя морской, космический и сельскохозяйственный сектора. В 1872 году кол-



ледж университета получил свой первый земельный участок и был переименован в сельскохозяйственный и механический колледж Алабамы. Сегодня в университете Оберна обучается около 28 тыс. человек. В его составе 15 колледжей и школ самых разнообраз-

ных направлений, от медицины до инженерных наук. Известные выпускники Тим Кук, Октавия Спенсер, тесное сотрудничество с НАСА, работа над космическими проектами – все это Обернский университет.

Но хватит цифр, пора переходить к сути.

Энтони прилетел из-за океана для того, чтобы поделиться опытом, рассказать, как работает администрация научных исследований, как они взаимодействуют между своими структурами и каких результатов добиваются.

Исследование невозможно без финансирования, справедливо считает мистер Энтони. Ученые получают финансовую помощь либо от государства, либо от частных фондов. Основная задача Энтони и его коллег – построить мост между исследователем, учреждением и спонсором, наладить их взаимодействие.

Вся административная работа по поддержке исследования тоже ложится на их плечи. Они собирают весь пакет документов, пока исследователь занимается своим делом.

Чтобы работать в их подразделении, нужно иметь множество навыков и знаний, помимо основного образования. Каждый день они «надевают раз-

ные шляпы». Необходимо быть коммуникабельным, иметь актуальную информацию и строить позитивные и продуктивные отношения. И быть готовым защищать интересы своего университета. Это самое главное качество, потому что если ты не готов к этому, инициативу перехватит кто-то другой.

Жизненный цикл исследования и его внедрения длительный и трудоемкий процесс. Все начинается с идеи, но, как уже говорилось, – это малая часть успеха. Необходимо найти спонсоров, связаться с ними, написать коммерческое предложение, распределить бюджет на все этапы исследования, добиться одобрения предложения и только после всего этого можно получить деньги, чтобы приступить к выполнению исследовательской работы. Завершением всего этого глобального проекта является составление подробного финансового отчета.

После презентации, иллюстрирующей деятельность его группы, гость готов был ответить на все вопросы. Например: откуда берутся деньги для фонда. Как оказалось, финансовые средства предоставляет государство, а именно штат Алабама или некоммерческие предприятия.

В российских университетах подразделений, подобных тому, что представил Энтони, нет. И это, по мнению заокеанского гостя, на корню хоронит множество научных разработок. Ведь главное дело ученых – думать, а не бегать и искать деньги и составлять пространственные отчеты.

Могут предположить, что встреча с «пробивным» американцем натолкнет руководство МИИТа на мысль о необходимости создать структуру, которая занималась бы продвижением и коммерциализацией научных исследований наших ученых.

Анастасия САРАЕВА

Почему черти бывают добрыми

Первую свою куклу Юлия сделала в 10 лет. Она получилась совсем простенькая, зато все своими руками – голова, ножки, ручки и, конечно, платье. Кузнецовы жили скромно – мама и бабушка работали швеями, – но на игрушках для детей не экономили, так что у девочек было на кого шить одежду.

По-настоящему Юлия открыла мир кукол намного позже, уже взрослой девушкой. Тогда-то она сотворила своего Арлекино, который умел стоять, ходить, грустить и удивлять Юлиных подруг своим изяществом.

Это сейчас кукольная индустрия предлагает мастерам самотвердеющие пластики, пластики для запекания, лаки, краски, резцы, ткани, набивочные материалы – твори не хочу. А когда Юлия начинала, все приходилось добывать с трудом, через знакомых, искать подходящие материалы чуть ли не на блошиных рынках. Впрочем, некоторые мастера и сегодня ими не брезгают – где еще отыщешь в достаточном количестве использованные шариковые дезодоранты, без которых не сделаешь хорошую шарнирную куклу.

При всем изобилии материалов, когда почти все под рукой, на каждую куклу уходит по несколько месяцев. Особенно сложно делать шарнирную куклу, которая воспроизводит движения человека. Надо знать законы механики, иметь слесарные навыки, владеть инструментами, которые кукольники частенько заимствуют у стоматологов.

Казалось бы, простое дело – соорудить для куклы обувь. Так вот на каждую пару крохотных туфель уходит не меньше трех дней. Надо раскроить материал, сшить его, приклеить



подшвы, пропитать их соответствующим раствором, просушить... Труд кропотливый, но очень благодарный. — Когда ты закончил работу и дал кукле имя, она становится частичкой тебя самой, – рассказывает Юлия. – С куклой можно даже поговорить, что я регулярно и делаю. И она тебя понимает. А ведь это важно, чтобы тебя понимали.

Юлия Кузнецова работает оператором в учебном полиграфическом центре Гуманитарного института МИИТа. Печатает методическую литературу, учебные пособия, карты, тестовые задания и прочее. Куклы – это хобби, вторая жизнь, немного сказочная, но тем и интересная.

В ее коллекции несколько десятков кукол. Около тридцати она сделала сама, остальные покупала, получала в дар. Дарила и сама. На некоторые из приобретенных кукол уходила едва ли не вся ее зарплата.

Кстати, для кого-то это сегодня неплохой бизнес. Коллекционеры становятся все больше. Они скупают авторские куклы, едва мастера выпу-



скают их из своих рук. Некоторые стоят больше ста тысяч рублей. Их платья расшиты стразами, головы украшают золотые диадемы. И они потрясающе красивы. Особенно дороги фарфоровые куклы. Краски на них не тускнеют со временем, но делать их – большое искусство и труд.

Любимая кукла Юлии – черт Гаспар. Он обладает способностью снимать стресс и успокаивать, если в жизни что-то идет не так. Это добрый черт. Такие тоже получают, если их делают добрые руки.

Владислав ЯНЕЛИС

Миливойе составляет картину мира



На последнем заседании литстудии Юридического института бурно обсуждался анонс романа нашего молодого прозаика, студента группы ЮЮГ-211 М.Р. Вуковича. Совсем еще молодой человек взялся за создание поистине эпического произведения. Это ли не повод встретиться с начинающим писателем с глазу на глаз.

– Прежде всего уточним, как к вам обращаться. Миливойе Радойицевиц – это, согласитесь, слишком!

– Соглашусь. Зовите, конечно, просто Миливойе.

– Спасибо. Ваша книга производит впечатление солидного, особенно по объему издания. Расскажите, о чем роман? Что вы хотите донести до читателя?

– Об искренней любви, скрытом патриотизме, взаимоотношениях поколений, связи людей с той действительностью, что была присуща им в определенный исторический период. Хочу рассказать и об отношении человека к культуре, к вере как своего народа, так и многих других. Я пытаюсь составить единую картину мира из множества образов, множества красок и цветов, а этого невозможно достигнуть, опираясь на мировоззрение только одного народа.

На фоне сверхъестественных сил, появляющихся в романе, подчеркивается небывалая духовная сила одного человека, когда мы видим, что именно по его воле творятся многие прекрасные, а иногда – ужасные вещи. В моем произведении утверждается, что каждый человек – отдельный мир, гибель которого считается событием более ужасным, чем принято представлять.

– В каком жанре написана книга?

– Это фантазийный роман-эпопея, в основе которого лежат реальные исторические события.

– Изложите кратко содержание первой части романа, чтобы читатели поняли, с чем будут иметь дело.

– Сюжет первой части романа «В тени зверя» рассказывает о жизни путника, попавшего в неизвестный, варварский край, чтобы спасти населяющих его людей от древнего мистического существа – огромного черного, демонического волка. Основные действия разворачиваются в местечке Волох, это выдуманное поселение Древней Руси IX века. Путнику с Балканского полуострова придется прибегнуть к древней, светлой силе, заключенной в магическом предмете, кни-

ге, чтобы побороть темное существо и указать путь к спасению людям, пострадавшим от мифического чудовища и от собственного вождя-тирана.

– Какие конкретно периоды истории вы брали в качестве основы для романа?

– События первой части романа «В тени зверя» разворачиваются с 861 по 943 год нашей эры. Затронута история Древней Руси, история Византийской империи, Китая и Индии.

– Упоминаются ли в романе реальные исторические личности?

– Конечно, в романе фигурируют такие известные личности, как русский князь Вещий Олег, просветители Кирилл и Мефодий, китайский повстанец Хуан Чао, константинопольский патриарх Николай Мистик и многие другие.

– Есть ли у вас любимый персонаж?

– Любимый персонаж в книге есть, однако в уже написанных главах он еще не появился. Его появление будет обусловлено парадоксальными свойствами романа, происходящих в нем событий, которые делают его уникальным, отличающимся от остальных произведений подобной тематики.

– Вообще-то молодости свойственны иные увлечения – спорт, скажем, танцы, гаджеты, путешествия... А тут писательство. Что в столь юном возрасте подвигло вас к столь необычному делу?

– Отвечу коротко – жизненные обстоятельства и уход из жизни любимых людей. Эта боль переросла в одержимость образом, который я решил увековечить в книге.

– Миливойе, скажите, откуда вы черпаете вдохновение?

– Мое вдохновение – моя жизнь, все плохое и хорошее, что в ней происходит, люди, которые в ней появляются и оставляют свой след.

– Спасибо за интервью, за ваш труд и упорство. Искренне желаю вашему произведению обрести как можно больше читателей, а вам – почитателей.

**Беседовала
Анна ЛАГУТИНА,
ЮЮГ-211**

Что может Дед-гироскоп

Молодые люди сегодня обожают хвастаться своими модными гаджетами и стильной одеждой. Но могут ли они похвастаться тем, что легко и непринужденно делают стойку на локтях или на руках? А старший преподаватель кафедры МПСС («Машиноведение, проектирование, стандартизация и сертификация») Дамир Исламович Гареев может.

В интернете он известен под именем Дед-гироскоп. Благодаря своему «крокодилу» Гареев стал известен даже во Всемирной паутине. Абсолютно прямое тело он держит горизонтально, оперевшись на что-нибудь ладонями. Этому человеку уже за 77, а он стоит, как говорится, на ушах. Как вам такой супермен?!

Путь к здоровому образу жизни Дамир Исламович начал с детства. Жил он в доме, где каждый мальчишка занимался спортом. Они сами сделали турник, сами научились крутить на нем «солнце». Когда Дамиру исполнилось 11 лет, его признали самым сильным! Однажды его заметил мастер спорта по акробатике и пригласил в свою секцию. Там 14-летнего Дамира стали готовить к первым соревнованиям, но внезапная скарлатина разрушила все планы.

Чем только он потом не увлеклся – спортивная гимнастика, пятиборье, классическая борьба, плавание, культуризм.

С 8 лет начал обливаться холодной водой. В любое время года, в любую погоду заводит будильник на 5 утра,



набирает ведро воды и идет во двор принимать водные процедуры. Прохожие, глядя на него, крутят пальцем у виска или кутаются в свои куртки и ускоряют шаг. А ему – все нипочем. Дальше – утренняя гантельная гимнастика. Ежедневно увеличивает нагрузку ровно на один подход. К концу года набирается 365 подходов.

Однажды прочитал книгу «Все о вегетарианстве» и с тех пор ест 140 граммов «Гусарской» колбасы в неделю и все, больше никакого мяса.

Самая большая мечта Дамира Исламовича – не болеть. И это ему удастся. На любой медкомиссии врачи констатируют: «Ваше сердце как у космонавта». Если вдруг что-то заболит, он начинает тренировать именно эту часть тела. Когда у него было отложение солей в ноге, купил велосипед и ездил в МИИТ на своем двухколесном друге.

Однажды в пургу он мчался на ве-

лосипеде, а впереди шла старушка. Он пролетел мимо нее, а в спину услышал: «Свят-свят-свят». В пургу! На велосипеде! Тут и атеист уверует.

За свою жизнь Дамир Исламович не выкурил ни одной сигареты, не выпил ни одной рюмки алкоголя. Соседи говорят: «Зря жил». Хотя еще можно поспорить, кто живет зря.

А вот с женами ему немного не повезло. Что ж, великих людей не всегда понимают. Первая жена убеждала Дамира Исламовича, что он «не от мира сего», а второй с ним было попросту скучно: «Ни сходить с тобой куда нельзя, ни выпить». Странный народ эти женщины.

Такими, как он, вообще-то надо восхищаться. И брать с них пример. Во всяком случае в части, касающейся здоровья. Ну разве не прелесть – начинать занятия со студентами с эффективного «крокодила».

Анастасия КИРОВА

УТРАТА



Администрация и профсоюзная организация работников Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ) с глубоким прискорбием сообщает, что 21 ноября 2016 года на 70-м году жизни скончался председатель профсоюзной организации работников МИИТа, кандидат технических наук, доцент Андрей Борисович Разумовский.

Ушел из жизни коренной миштовец, талантливый педагог, ученый, общественный деятель, патриот отрасли, человек высокой культуры и разносторонней эрудиции.

Родному вузу Андрей Борисович отдал без остатка всю свою жизнь, творческую энергию, душевное богатство. Совсем недавно Андрей Борисович вместе со всеми митовцами отметил 120-летие родного вуза, и никто из нас не предполагал, что через два месяца мы услышим страшную весть о его смерти.

До своего 50-летия служения своему вузу Андрей Борисович не дожил менее года.

Государство и транспортная отрасль неоднократно отмечали труд Андрея Борисовича высокими наградами, но самой главной его наградой, без сомнения, надо считать всеобщую любовь и уважение к этому замечательному человеку с большой буквы.

Выражаем соболезнование родным и близким покойного. Надеемся, что наше сочувствие и поддержка помогут им в борьбе с постигшим их глубочайшим горем.

Ректорат, друзья, коллеги

Быть интеллектуалом модно!

ИГРЫ РАЗУМА

Что общего между американской актрисой Дженнифер Лопес и скандальной российской группой «Ленинград»? Известно ли вам, личинку какого насекомого используют для приготовления популярного мексиканского блюда? Можете ли сказать, что такое кундюмы? Если на все вопросы вы ответили положительно, вы почти наверняка принимали участие в игре «Что? Где? Когда?». А если нет, то вам обязательно стоит попробовать!

Бытует мнение, что нынешнее поколение молодежи совсем обленилось и не хочет развиваться интеллектуально. Действительно, зачем забивать память лишней информацией, когда в любой момент можно достать любимый гаджет из кармана и задать вопрос ему! Участники состоявшейся в МИИТе игры с блеском доказали обратное.

Вечером 10 ноября в культурном центре «Скворечник» собрались самые светлые головы МИИТа, чтобы сыграть в финале игры «Что? Где? Когда?»-2016. Страсти кипели нешуточные, никто не хотел проиграть. Команды целый год старательно готовились, чтобы заслужить звание главных эрудитов университета, поэтому борьба шла серьезная.



На фото (слева направо): Анна Федотова (капитан команды, ТНК-111), Камила Коробка (ТИУ-211), Федор Базыкин (ТИУ-211), Анна Корецкая (ТСА-513), Анна Филиппочкина (ТСА-112), Вячеслав Козлов (ТСЭ-111)

Три раунда по шесть вопросов в каждом, 60 секунд на раздумье. Это только цифры, за которыми кроется напряженнейшая работа участников каждой команды. «Важно порой не только собраться с мыслями за эту минуту, максимально включить голову, но и сделать так, чтобы тебя услышала команда, и если ты уверен в своем ответе, отстаивать его», – делится с корреспондентом «ИТ» участник команды ИТТСУ Анна Федотова.

Стоит отметить, что вопросы для команд подобраны достаточно сложные. Чтобы дать правильный ответ, знатокам потребовалось не только активировать все резервы памяти и вспомнить прочитанные энциклопедии, но и подключить логику и смекалку. Все в лучших традициях «Что? Где? Когда?».

Результаты игры оказались непредсказуемыми и для кого-то неоднозначными. Если по итогам

первых двух раундов уверенно побеждала команда ИТТСУ, на считанные очки опережая РНИ и ИУИТ, то после третьего раунда все поменялось. Максимальное количество баллов сумели набрать знатоки команд ИТТСУ и РНИ, отбросив на третье место ребят из ИУИТ.

Для двух команд-лидеров организаторы подготовили дополнительный вопрос. Знатоки поспешили, и обе команды дали правильный ответ. В ход пошел второй дополнительный вопрос, а затем и третий... В результате непростой борьбы красивую победу одержала команда ИТТСУ.

«Я участвую в интеллектуальных играх в первую очередь потому, что мне очень нравится постоянно расширять кругозор. Читать всегда, читать везде, развиваться. Считаю, что без этого нельзя достичь успеха не только в играх, но и в жизни», – говорит участник команды ИПСС Роман Палий

Не обошлось и без музыкальной паузы. Для гостей и участников игры выступила известная в университетских кругах участница конкурса «Дебют» суперталантливая певица Юлия Акулова.

Все участники получили грамоты и поощрительные призы и отравились готовиться к новому сезону, «Что? Где? Когда?», который уже не за горами.

Алина ПАШИНА, СКУ-112

В фокусе – культура безопасности

ЛЕКЦИЯ

В РОАТ прошел семинар с открытой лекцией на тему «Профилактика производственного травматизма граждан на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта». Лекцию провела начальник службы охраны труда и промышленной безопасности Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», доцент, к.м.н. Г.В. Голышева. Во встрече приняли участие заместитель директора по учебно-методической работе С.Н. Климов,

профессорско-преподавательский состав кафедры «Техносферная безопасность» и магистры направления «Управление охраной труда в компании».

Галина Васильевна рассказала, что под колесами железнодорожного транспорта ежегодно получают тяжелые травмы сотни людей. Анализ статистики показывает, что самыми распространенными причинами увечий на железной дороге являются хождение людей по путям, переход в неустановленных местах. Среди прочих нарушений – «зацепинг», попытка взобраться на платфор-

му или спрыгнуть с нее, нахождение на пешеходном настиле во время движения поезда.

Взаимодействуя с органами государственной власти, полицией, прокуратурой и священнослужителями железнодорожники активно проводят профилактическую и разъяснительную работу по формированию у населения культуры безопасности.

Во время мероприятий и специальных акций столичные железнодорожники посетили учебные заведения, где побеседовали с детьми, раздав им на-

глядные памятки, буклеты, пазлы, содержащие элементарные правила поведения на железнодорожной магистрали, продемонстрировали видеоролики на тему безопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры. Благодаря проделанной работе удалось переломить тенденцию роста производственного травматизма, и добиться существенного улучшения ситуации.

Людмила АСТАШКИНА, ассистент кафедры «Техносферная безопасность» РОАТ

На ринге надо еще и думать...

БОКС

С 16 по 19 ноября Дом спорта МИИТа принимал второй турнир памяти выпускника университета, участника XX Олимпийских игр, серебряного призера, чемпиона Европы, двукратного чемпиона СССР по боксу Анатолия Камнева. Помериться силами и мастерством собрались 48 спортсменов – представители МИИТ, МГУ, РУДН, МАИ, РГАУ, а также спортивных клубов Москвы и Подмосковья.

Для судейства были приглашены судьи международной категории: мастера спорта Юрий Хрянин, Юрий Шмакалов, выпускник МИИТа, почетный мастер спорта, чемпион Европы среди железнодорожников, судья междуна-



родной категории Валентин Нефедов...

Три дня на ринге шли бескомпромиссные, красивые бои. Жарко было не только на ринге, но и на трибунах для болельщиков, которые активно поддерживали своих! Очень достойно на турнире показали себя ребята из МИИТа. Воспитанники старшего преподавателя

кафедры «Физическая культура ИУИТ» Александра Муратова стали победителями в семи поединках из 12 финальных боев.

Самым ожидаемым событием турнира стал бой в категории до 64 кг, в которой выступал в свое время и Анатолий Камнев. В непростой борьбе красивую победу одержал Алексей

Михайлов, студент группы СЖД-213. Алексей не только хороший спортсмен, но и отличник в учебе, он также получает стипендию, учрежденную в память об основателе бокса МИИТа, заслуженном тренере СССР В.С. Щербакове. «Для победы в боксе мало хорошей реакции, отточенных ударов и комбинаций – на ринге нужно еще и думать!» – сказал после боя Алексей.

Награждали победителей известные боксеры – чемпион мира, трехкратный чемпион Европы заслуженный мастер спорта Тимур Гайдалов, выпускник МИИТа, чемпион Москвы, неоднократный чемпион первенства вузов Москвы мастер спорта Александр Бутов, выпускник МИИТа, соратник по команде Анатолия Камнева – Шота Квачекидзе.

Алина ПАШИНА

«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II» (МГУПС (МИИТ)) ОБЪЯВЛЯЕТ КОНКУРС НА ЗАМЕЩЕНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К ПРОФЕССОРСКО-ПРЕПОДАВАТЕЛЬСКОМУ СОСТАВУ

Наименование кафедры	Должность	Доля ставки	Место работы
«Транспортное строительство»	доцент	1,0	Москва
«Тяговый подвижной состав»	старший преподаватель	0,25	Москва
«Нетяговый подвижной состав»	старший преподаватель	0,5	Москва
«Философия, социология и история»	доцент	1,0	Москва
«Экономическая теория и менеджмент»	доцент	0,65	Москва Калининград
«Высшая математика и естественные науки»	доцент	1,0	Москва
«Железнодорожная автоматика, телемеханика и связь»	ассистент	1,0	Москва

Окончательная дата приема документов для участия в конкурсе 30.12.2016
Информация о конкурсе размещена на сайте www.mii.ru/

«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II» (МГУПС (МИИТ)) объявляет 15 февраля 2017 года выборы заведующего кафедрой:

«Путь и путевое хозяйство».

Выдвижение кандидатов на должность заведующего кафедрой может осуществляться коллективом указанной кафедры, Ученый совет института (академии) в составе университета до 3 февраля 2017 г.