

125
лет

со дня основания
Московского инженерного училища

ИЮНЬ
2021 (#3)

ИНЖЕНЕР-ТРАНСЛОГАТА

Разговор с министром «без галстука» **стр. 4**

«Если ты на Турслете, считай, ты уже свой» **стр.12**

Есть ли жизнь после РУТ? **стр. 28**

@gazeta_RUT

125 ЛЕТ НАЗАД

БЫЛО УЧРЕЖДЕНО МОСКОВСКОЕ ИНЖЕНЕРНОЕ УЧИЛИЩЕ

23 мая (4 июня) 1896 года Николай II подписал указ о создании Императорского Московского инженерного училища, а ныне Российского университета транспорта. Это событие стало отправной точкой в 125-летней истории университета.

Московское инженерное училище вело подготовку специалистов по ускоренной трёхгодичной учебно-теоретической программе, с последующим прохождением двухлетней инженерно-строительной практики.

Училище готовило и выпускало инженеров-строителей путей сообщения широкого профиля, в том числе ориентированных на такие специальности, как мостовик, путеец, эксплуатационник, портовые и гидротехнические сооружения, инженер по постройке зданий. Специалисты получали широкое представление об устройстве и проектировании паровозов.



Особая методология преподавания предполагала изучение точных наук в большем объёме. Здесь преподавали: высшую математику, начертательную геометрию, топографию и геодезию, химию, гражданскую архитектуру, строительное искусство, законоведение, черчение и рисование; французский, немецкий, английский языки, изучение одного из которых было обязательным.

Московское инженерное училище было закрытым учебным заведением. Учащиеся были обязаны строго соблюдать установленный в училище порядок и носить форменную одежду. Лица, окончившие трехлетний курс, направлялись на двухлетнюю железнодорожную строительную или иную инженерную практику. Звание инженера-строителя с правом осуществления «всякого рода строительных работ и составления проектов сооружений за исключением проектов сложных механизмов» давалось только после предоставления удостоверений от технических специалистов об успешном прохождении практики, защиты по ней отчета и сдачи экзаменов.

В 1924 году училище было переименовано в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ), а в 2017 году институт получил статус Российского университета транспорта (МИИТ).

Центр по связям с общественностью

«Задача – стать мостиком между студентом и работодателем»

В нашем университете открылся Центр карьеры, практики и трудоустройства. В нем работают пока только три специалиста, но работают очень энергично. У них большие планы, касающиеся развития новой структуры. Корреспондент «ИТ» поговорил с директором Центра Анастасией Абрамовой и узнал, чем она и ее коллеги будут полезны обучающимся.

Многие выпускники РУТ, как и выходцы из других университетов, после защиты диплома, увы, сталкиваются с серьезной проблемой: им сложно устроиться на работу. Работодателям нужны специалисты с опытом, а далеко не у всех студентов была возможность его приобрести во время учебы. Чтобы помочь выпускникам вуза найти работу по специальности и был создан Центр карьеры, практики и трудоустройства РУТ.

Центр открылся совсем недавно. Пока идет работа над сайтом и личными кабинетами. Студенты могут найти информацию о Центре в соцсетях университета. Как говорится, полностью «в теме» и руководители всех наших институтов, они также стараются активно продвигать Центр в студенческие массы.

Любой студент РУТ, не говоря уже о выпускниках, может узнать здесь актуальные новости о вакансиях, записаться на экскурсию к потенциальному работодателю, выбрать место для стажировки или практики (последнее очень и очень востребовано).

Помимо проведения традиционных мероприятий вроде Ярмарки вакансий (кстати, со 2 по 4 июня в университете прошла очередная Ярмарка, на которой можно было не только поискать себе рабочее место, но и поучаствовать в мастер-классах от рекрутинговых и профильных компаний),

Центр активно помогает обучающимся развивать навыки самопрезентации. Например, есть проект по индивидуальному обучению, как грамотно составлять резюме или портфолио.



«Мы сотрудничаем с большим количеством рекрутинговых агентств. Будет работать четыре портала, каждый студент или выпускник сможет обращаться напрямую в компании-агрегаторы. Он составит свое портфолио или резюме, ему дадут обратную связь, подредактируют его самопрезентацию, закрепят за ним персонального менеджера, который будет помогать в поисках места для стажировки или постоянной работы. Студента будут обучать навыкам общения с партнерами, успешно проходить собеседования. Не каждый вуз может предложить студентам

такую прокачку», – рассказывает директор Центра Анастасия Абрамова.

Компании-партнеры не только предоставляют места для прохождения практики, стажировки или трудоустройства, но и оказывают поддержку другого рода. Например, компании Kia, Hyundai и «Группы ГАЗ» передают автомобили. Часть машин идет в наш Технопарк, часть будет использована на кафедре «Наземные транспортные средства» в качестве учебных макетов. Несколько автомобилей передано Центру проектной деятельности Высшей инженерной школы РУТ.

Сотрудники очень стараются помочь каждому обратившемуся. Так, недавно, благодаря поддержке Центра, трое выпускников Юридического института получили работу в органах прокуратуры.

У команды большие планы – например, создать свой рекрутинговый сайт.

«Это позволит нам иметь большую базу партнеров, чтобы студенты могли напрямую выходить на работодателя. У каждой компании и у каждого выпускника будет личный кабинет, где они смогут найти друг друга. Это такой мостик между студентами и компаниями, с его помощью они будут более плотно и конкретно общаться», – делится директор Центра. Правда, технические сложности пока не позволяют это реализовать.

«Мы – своего рода сервисный центр. Раньше каждый институт, каждая академия работали в этом направлении, кто во что горазд. У кого-то получалось, у кого-то не очень. Сейчас курс другой – создать единую базу партнеров. В приоритете – внедрение платформы, где будут собраны все компании-партнеры, чтобы каждая кафедра, каждый ответственный за общение с партнерами сотрудник мог видеть эту базу.

Мы пришли с целью расширить взаимодействие, стать связующим звеном между вузами и компаниями. Наша цель – поиск новых партнерских отношений, возвращение, поддержка сотрудничества в рамках практики, стажировок, трудоустройства, корпоративной политики, в том числе, спонсорской поддержки», – отмечает Анастасия Абрамова.

А еще у команды Центра в планах открытие корпоративных лабораторий, в которых студенты будут проходить самообучение, а выпускники – повышать свою квалификацию в соответствии с запросами рынка труда.

Материал подготовила Алина ПАШИНА

Разговор с министром «без галстука»



Чтобы построить карьеру, нужно две вещи: владение иностранным языком и хорошая память

Министр транспорта РФ Виталий Савельев встретился с самыми активными студентами нашего университета. Встреча, в формате «без галстука», действительно прошла в душевной и непринужденной обстановке. В приветственном слове министр отметил, что очень рад находиться в стенах РУТ, потому что «вуз является ключевым в сфере транспорта». Также он рассказал о своем студенчестве, секретах построения успешной карьеры, жизненных принципах и многом другом. «ИТ» выделил главные высказывания Виталия Геннадьевича.

О студенчестве

«Учеба давалась довольно тяжело, но это были мои лучшие годы. У меня только теплые воспоминания о своем вузе, потому что он заложил в меня базу. Запомните: оценки не всегда отражают уровень знаний. Вот однажды я получил тройку по черчению, хотя это было несправедливо: и шрифт у меня хороший, и черчу я неплохо. Но у нас был преподаватель, который мне сразу объяснил: "Ты спортсмен, а у меня спортсмены больше трех баллов не получают". И я с этим ничего не мог сделать. Бывает и так».

О трудоустройстве

«Говорить о конкретных специальностях пока сложно. Но что касается сферы транспорта – это концентрация технологий. Сейчас все идет к тому, что колоссально повышается уровень цифровизации. Это не просто какая-то сказка, а реалии сегодняшнего дня. Новые технологии потребуют от нас знаний. Мировые тренды – то, к чему нужно стремиться. Необходимо уметь читать материал наперед и постоянно развиваться, ведь вы не знаете, в какой момент жизни и где пригодятся ваши знания».

Я вот как оказался на стройке в Сибири после вуза (Савельев, с 1977 по 1984 год работал на строительстве Саяно-Шушен-

ской ГЭС. – Прим. ред.). В Ленинградском политехе у меня была хорошая стипендия, своя комната с женой, плюс я еще почти 2 года прилично зарабатывал грузчиком на Московском вокзале. Однажды меня вызвал завкафедрой, а у него сидит мужчина и спрашивает меня: "Чего вы хотите от жизни?" Я ответил, мол, хорошую зарплату, интересную работу и собственную квартиру. На что мужчина заявил: "Отлично, мы все это можем дать, но, правда, в Сибири" (Смех в аудитории. – Прим. ред.). Я согласился: мне дали однокомнатную квартиру. И получал я тогда реально большие деньги».

Об «Аэрофлоте»

«До того, как меня занесла судьба в "Аэрофлот", компания была известна далеко не лучшим сервисом. И когда я туда при-

шел, то задался вопросом: "Что надо сделать, чтобы мои друзья хотели летать этой авиакомпанией?" Мне пришлось идти на непопулярные меры: вывести из парка десятки отечественных воздушных судов. Меня тогда называли "убийцей" российского авиапрома. Но нужно понимать, что "Тушки" и "Илы" – это хорошие машины, но устаревшие. Они уже были экономически неэффективны, на них невозможно сделать бизнес».

"Если вы знаете, как решить проблему, то волноваться не стоит. А если не знаете, то волноваться бессмысленно"

Еще имела проблема с питанием. Когда я пришел, то увидел коронный обед, который до меня подавался на рейсах авиакомпании. Я это блюдо назвал "Выстрел в желудок": жареная картошка в масле, сверху лежит пережаренное мясо, посыпанное сыром, а еще майонез вдобавок. Помню, как я собрал всех своих заместителей и предложил им это съесть. В итоге никто к блюду не притронулся. Я, правда, тоже (Смех в аудитории. – Прим. ред.). И после этого мы изменили питание. Я до последнего, пока возглавлял "Аэрофлот", раз в квартал пробовал еду, которую мы готовили для пассажиров. И так было на протяжении всех 11,5 лет».

О памяти

«Чтобы построить карьеру, нужно две вещи: владение иностранным языком и хорошая память. Если с первым все понятно, то второе

не столь очевидно. Я очень советую тренировать память. Если вы не будете этого делать, то вам вскоре станет очень сложно работать. Например, я могу запомнить любые 20 слов. Или в уме перемножить большие числа. Для памяти необходимы всего 3 составляющих: спорт, хороший сон и здоровое питание».

Еще важно всегда делать записи. Я на любом совещании много пишу, потому что, когда вы пишете, то усваиваете информацию. Есть такое выражение: плохой карандаш лучше хорошей памяти. Мол, как бы вы хорошо не запомнили, лучше это записать, ведь потом можно вернуться к блокноту. То же самое я говорю и своим коллегам в Минтрансе. Все это вам поможет качественнее жить».

О спорте, сне и питании

«Со спортом я не расстанусь с 8 класса. Сам по себе спорт – это первое, что вам надо для успеха. Уделяйте ему хотя бы полчаса через день. Второе – это сон. Поверьте, не надо спать 10 или 11 часов. Нужно спать минимум 7 часов, но не больше 8. Но имейте в виду, что "доспать в выходные" не получится – это миф. А еще вставайте в 6 утра. Я на работу приезжаю в 9:30. К этому времени я уже прочитал все новости, переписку, позанимался гимнастикой 50 минут. И вот я уже в полной боевой форме. Ну и третье – здоровое питание. Я немного повернул на этом вопросе последние 17 лет. Например, вообще не употребляю алкоголь. Может, раз в квартал могу выпить реально всего 100 граммов пива. Причем чувствую себя абсолютно нормально. Так что если вы хотите быть в форме, то надо придерживаться этих трех вещей, иначе жизнь вас просто сломает».

О дзене

«Я исповедую один принцип дзена: "Если вы знаете, как решить проблему, то волноваться не стоит. А если не знаете, то волноваться бессмысленно". Вы не можете все знать, но должны понимать, где найти источники информации. На протяжении жизни вы будете сталкиваться со сложными задачами. Попробуйте в таких ситуациях применять свои сильные стороны, они всегда вам помогут. Со временем у вас расширится кругозор, вы начнете разбираться в сфере, где работаете. Но для этого всего надо постоянно учиться».

Блицпрос

- **Жизненный девиз: нет нерешаемых задач, есть сложные решения.**
- **Любимый цвет: желтый.**
- **Любимое блюдо: спагетти с морепродуктами.**
- **Любимое место отдыха: Комарово.**
- **Счастье – это: когда вы в ладу с самим собой**

Послесловие

По окончании встречи студенты РУТ поделились своим мнением от знакомства с министром.

– Какие впечатления у вас остались после встречи?

Алина Червоненко (ИУЦТ): Я ожидала диалога «без галстука». Он таким и получился, причем вышел разговор не с министром, а с человеком. Было особенно интересно узнать, как он начинал свой жизненный путь».

Антон Кублицкий (ИПСС): Очень положительное впечатление. Считаю, что топ-менеджеры и бизнесмены должны проводить подобные лекции. Кому, если не людям, знающим, как добиться успеха, учить этому же студентов?



– Что больше всего запомнилось из того, что рассказал министр?

Алина: Несмотря на график, он все равно остается примерным семьянином, любит жену и детей, проводит с ними время».

Антон: Он говорил, что еще в университете поставил себе цель: быть министром. Но меня поразило другое: к ее достижению привело не случайное стечение обстоятельств, а выстроенное дерево целей, когда глобальную задачу расщепляешь на более мелкие и решаешь их».

– А если бы вы были министрами транспорта, то что сделали в первую очередь?

Алина: Ну я пока не министр (Смеется. – Прим. ред.), поэтому мне, наверное, рано рассуждать об этом».

Антон: Ничего бы не делал. Нужно сначала разобраться в ситуации. Я бы созвал команду молодых аналитиков, вместе с ними проанализировал бы, какие сферы больше всего требуют какого-то вмешательства».

– Охарактеризуйте Виталия Геннадьевича одним словом.

Алина: Умный.

Антон: Профессионал.

Материал подготовил **Артур ПУГАЧ**

Найти своего профессора

Международная стажировка — отличный способ ощутить жизнь и работу за границей без больших денежных вложений.

Участники подобного рода программ даже за короткий период приобретают ценный опыт межкультурной коммуникации, профессиональные навыки и даже возможность немного заработать. Требования к кандидатам на стажировку, как правило, не чрезмерные, так что, попробовать за границу «на зуб» доступно многим студентам.

«ИТ» решил подробнее разобраться в этой теме с помощью сотрудников международного отдела РУТ (МИИТ), и выяснить, у кого есть реальная возможность побывать в европейских странах, а также стать обладателем двойного диплома.

Просветительскую миссию взяла на себя **начальник управления международного сотрудничества РУТ Любовь Лучинина.**

— Сначала немного о том, как устроено наше управление. Итак, в нем два больших отдела. Один занимается международными связями, в рамках которых мы реализуем академическую мобильность: наши студенты едут учиться в зарубежные страны на полгода либо год, студенты из европейских стран получают образование у нас.

Несмотря на пандемию, в сентябре мы ждем очередную группу студентов из Германии. С этим государством мы уже много лет создаём международные команды студентов, которым предлагается реальная задача от РЖД, либо другой организации. Далее студенты — русские и немцы — совместно за полтора месяца выполняют проект,

который представляют в двух университетах в России и Аугсбурге.



У нас есть 13 грантовых программ с Erasmus Plus. Этот комплекс дает возможность студентам проходить обучение за рубежом, получать стипендиальную поддержку с покрытием расходов, связанных с путешествием и страховкой. Такие программы работают с Туринном, Мадридом, Миттенвальдом, Финляндией, Болгарией, Литвой. Каждый год расширяем географию.

Мы предлагаем иностранцам и свои программы: летняя школа с изучением

языка, проведение экскурсий по Москве и Санкт-Петербургу; включенное обучение — студенты уезжают учиться на семестр; обменно-ознакомительная практика — это когда студенты посещают логистические или железнодорожные объекты; 25 совместных программ двойных дипломов. Например, наши студенты за год до поездки учат китайский язык, потом два года учатся в Китае и приезжают защищать диплом на двух языках в Москве. На данный момент в такой программе участвует 48 ребят, а уже ее освоили более 70. Также реализуем программу двойных дипломов с Пекинским транспортным университетом. Кстати, начиная с 2015 года, количество студентов из Китая возросло в 35 раз!

Второй наш отдел работает по типу общего деканата для иностранных студентов, решая текущие вопросы обучения, подготовки и выдачи всевозможных документов, справок, регистрации. Вообще, должна заметить, работать с иностранцами непросто. У представителей каждой страны свои менталитеты, политические взгляды, культурологические интересы. Мы как маленький МИД взаимодействуем с землячествами, посольствами, старостами, ведем несколько групп в социальных сетях, где информируем студентов обо всем происходящем.

Сейчас у нас учатся 1657 студентов из 36 стран. Повторю — ментальность каждой страны индивидуальна.

Иногда мы тратим полдня, чтобы

понять, чего хотят иностранцы. Это случается, когда приезжает новая группа, и никто из ребят не владеет ни русским языком, ни английским, только языком своей страны. К счастью, у нас есть подготовительное отделение, где они учат русский язык в течение года. Это важно, так как иностранцы осваивают непростые специальности: строительство, автоматика, эксплуатация железнодорожного транспорта.

Есть свои трудности на удаленке. В сутках очень мало времени. Реализовать режим онлайн в разных часовых поясах тоже не так просто. Нужно находить такого преподавателя, который готов заниматься с кубинцами вечером, а с китайцами — рано утром.

При желании на стажировку за границу может поехать каждый. Сейчас мы рассылает информацию в личные кабинеты обучающихся. Обидно, когда деньги просто пропадают. Было такое — внезапно образовалась свободная сумма в 3500 евро, и кто-то мог полгода на эти деньги жить и учиться в Германии, и доброволец нужен был очень быстро, но мы так его и не нашли. Жаль.

Есть студенты, которые приходят к нам и объявляют, что очень хотят поехать учиться за рубеж, но выясняется, что у них нет даже элементарного английского языка. А без этого никуда. Ведь экзамен за границей на русском не сдашь.

Правда, зарубежный вуз не всем сразу нравится. А бывает наоборот: наши молодые люди прекрасно адаптируются за рубежом. У нас был студент из Воронежа, который за год выучил немецкий, а сейчас он возглавляет крупную лабораторию в Падерборне.

Надо понимать, что учиться и жить за рубежом — это разные вещи. Человек, который собирается ехать учиться, должен оценить свое желание и понимать, что в Европе это гораздо сложнее, нежели в России. Там спрос со студентов жестче.

О том, как это выглядит на практике, нам рассказала **аспирантка Надежда Попова**, которая пережила карантин во время стажировки в Германии.

— Я заканчивала вуз по специальности «Эксплуатация железных дорог». Сейчас учусь в аспирантуре на четвертом курсе. Работаю в университете заместителем начальника учебного отдела, веду учебной лабораторией и преподаю.



— Как тебе удалось поехать на стажировку?

— Это была чистая случайность. В какой-то момент пришла в аспирантуру, мне рассказали про программу и предложили принять участие. Я загорелась этой идеей. Нам рассказали, как будет проходить отборочный этап. Честно говоря, было сложно. Практически год готовила документы, чтобы принять участие в конкурсе. Подала их в октябре 2019 года. Моя заявка состояла из 50 страниц (на немецком языке). Очень долго ждала ответа, и вот в марте 2020 года объявили результаты.

— Это была какая-то определенная программа?

— Нам предложили стажировку в Германии с целью выполнения исследовательского проекта от организации DAAD (Германская служба академических обменов) с помощью программы Siemens.

По условиям программы мы должны были найти профессора-наставника в любом из университетов Германии. Я разослала около 15 заявок, начиная с Дрезденского университета. Многие профессора отказывали в силу того, что наша транспортная специфика очень узкая. К счастью, профессор из города Бремена согласился принять меня и оказать помощь с проектом.

— В каком университете ты училась?

— В Hochschule Bremen — это колледж при Бременском университете, в который я была зачислена и прошла курс «Развитие транспорта в международном сообщении». Обучение проходило на английском и немецких языках, но из-за пандемии в режиме онлайн.

— Заметила разницу в преподавании здесь и за границей?

— Из-за дистанционного формата мне не удалось полностью ощутить учебную атмосферу, но однокурсники меня удивили своей целеустремленностью, заинтересованностью, желанием дискутировать и выступать на публике со своими презентациями. Большой плюс образования в том, что ребята, которые оканчивают там школы, в совершенстве знают английский язык. Я, конечно, учила немецкий у нас в университете, но в Германии поняла, что сильно проигрываю сокурсникам во владении иностранным языком.

— Как отразился Covid-19 на твоём обучении за границей?

— Сроки программы — с 1 октября 2020 года по 31 марта 2021 года. К сожалению, попала на самые жесткие ограничения по локдауну. Через 2-3 недели после прибытия нас уже закрыли на карантин, и почти до конца

ПОДГОТОВЛЕНО БОЛЕЕ
5 ТЫСЯЧ СТУДЕНТОВ



ЗАКЛЮЧЕНО 195 СОГЛАШЕНИЙ
О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

поездки мы просидели дома. Мне удалось встретиться с моим профессором всего лишь пару раз для обсуждения вопросов, касающихся проекта. Даже свой день рождения я отметила в узком кругу.

– У тебя в Германии был какой-то крутой опыт общения?

– Там я познакомилась с русскоговорящими ребятами. Кстати, одна из девочек, которая раньше жила в России, помогла мне с документами, за что я ей благодарна. Также я была в хороших отношениях с арендодателем, у которого снимала комнату. Очень приятная, позитивная и открытая женщина, которой интересно все. Типичная немка. Она в первый раз встречала русских, поэтому я для неё стала человеком, который рушил стереотипы о наших людях. Она неоднократно спрашивала у меня: «Ты точно русская?»

Частенько она меня угощала разными вкусностями, возила на своей машине на экскурсии в другие города. Кстати, представление о том, что немцы очень пунктуальные, не совсем верно. В чем-то они немножко разгильдяи. И поезда у них тоже опаздывают.

– Многие студенты переживают из-за возможных финансовых трат за границей, которые далеко не каждому по карману.

– У меня таких проблем не было – DAAD полностью оплачивала наше обучение и билеты на самолет туда и обратно. Стипендия, в размере 1200 евро, приходила ежемесячно, и ее хватало на нормальную жизнь в Германии. Я снимала комнату, комфортно жила и даже имела возможность путешествовать.

– Думаю, тебе как инженеру было интересно понаблюдать за немецким транспортом.

– Конечно. Собственно, цель моего проекта – изучить работоспособность транспорта в Германии. Первый вывод – их подвижной состав выглядит очень современно и в техническом отношении сильно превосходит российский. Например, в Московском метрополитене можно нередко заметить старые поезда, чего в Германии не может быть по определению. Однако вестибулы станций мне показались очень простыми. Также немцы ушли от системы турникетов, но больше всего меня удивило отсутствие там Wi-Fi.

Иногда я приезжала на вокзал и просто наблюдала за тем, как работает транспорт. Электрички у них, конечно, гораздо круче наших. Двухэтажные, чистые, комфортные, с биотуалетами. Форточки открываются, кондиционер и розетки работают. Есть столики, где можно разложить книги и выпить кофе.

– Каким транспортом чаще всего пользуются в Бремене?

– Там нет метро, поэтому очень развито велосипедное сообщение со специальными светофорами и дорожками.

– Что удивило?

– Для меня было открытием легализация у немцев третьего пола.

– Что оставило не очень хорошее впечатление?

– Распространение наркотиков среди иммигрантов – большая проблема.

– Самый запоминающийся момент?

– В последние пару недель ограничения были сняты, и мне удалось посетить 9 крупных городов Германии. Я сама себе составила маршрут, и каждый день – новый город, в котором я снимала комнату.

Был такой забавный момент: когда я поехала в Берлин и искала фильтр для воды или кулер, люди смотрели на меня очень странно. Оказывается, что в Германии из-под крана течет уже чистая вода, которую не нужно фильтровать дополнительно.

– Какие у тебя дальнейшие планы?

– Думаю, как и у всех людей, которые побывали в Европе, возникают мысли там остаться и развиваться дальше. Я стараюсь поддерживать тот уровень языка, который там приобрела. Хочу вернуться в Германию, чтобы изучать транспорт. Ждем, когда закончится локдаун.

– Каким надо быть студентом, чтобы иметь возможность уехать за границу?

– Мы были первыми стипендиатами, поэтому многих моментов не знали, нам приходилось самостоятельно с этим разбираться. Здесь важно быть трудолюбивым и не опускать руки, потому что один из самых сложных моментов – поиск профессора, который тебя примет. Это требует больших усилий, но оно того стоит.



В сентябре наш университет примет много абитуриентов из Европы и Азии – РУТ выступил на нескольких международных выставках высшего образования. Идея рассказать о нашем университете всему миру пришла в голову ассистенту кафедры «Железнодорожные станции и транспортные узлы» Яневу Живко, который связался с представителями МИДа, а затем создал страницу РУТ на сайте Россотрудничества. Янев поделился своим опытом работы на международных выставках:

«Выставка "Едем учиться в Россию" была организована Министерством иностранных дел РФ совместно с Министерством образования. Цель мероприятия – увеличить число иностранных студентов, обучающихся на территории РФ, и поднять рейтинг российского образования в мире.

Сначала презентация РУТ состоялась в Народной Республике Бангладеш и Японии.

Далее презентация переместилась на Запад – в Грецию и Германию. Особый интерес наш университет вызвал у немцев – ждем осенью абитуриентов.

Выставка проходит в нескольких форматах: научно-познавательная лекция, презентация университета в виде 30-минутной 3D-экскурсии, проведение разных игр для облегчения этапов знакомства с университетами и комбинированный формат.

Также по моей инициативе прошли лекции в Политехническом университете и Железнодорожном техникуме в Скопье (Македония). Их читали преподаватели кафедры «Железнодорожные станции и транспортные узлы».

На сентябрь запланированы две новые выставки в офлайн-формате – в Китае и Болгарии. Я поеду в качестве спикера и представителя нашего университета.

Материал подготовили **Лиана МХИТАРЯН** и **Алина ПАШИНА**

Вакцинация от COVID-19 в поликлинике РУТ (МИИТ)

В связи с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой из-за вспышки коронавирусной инфекции, в целях предупреждения ее распространения на территории Российской Федерации, до 20 июля в Москве и Московской области ввели ряд ограничений на проведение физических, развлекательных, культурных, просветительских и других мероприятий. Правительство РФ постановило, что граждане в общественных местах должны использовать маски или респираторы. В частности, речь идет об аптеках, общественном транспорте, больницах и торговых точках. Однако это требование не относится к вакцинированным жителям региона.

В поликлинике Российского университета транспорта стартовала прививочная кампания от коронавирусной инфекции. Студенты, преподаватели и сотрудники вуза могут получить вакцину «Спутник V». Это первая в мире зарегистрированная вакцина на основе хорошо изученной платформы вектора аденовируса человека. **Вакцина «Спутник V» уже зарегистрирована более чем в 65 странах, и является одной из трех вакцин в мире, эффективность которых превышает 90%.**



Проректор **Алексей Овчинников** привился от COVID-19 в числе первых.

– Я сам тяжело переболел в марте прошлого года. После выздоровления у меня долго были высокие показатели антител. В мае я сделал контрольное исследование и оказалось, что уровень антител уже низкий, поэтому пришел на прививку. Мы организовали вакцинацию на территории поликлиники университета для удобства студентов, преподавателей и сотрудников вуза. Снизить риск заражения COVID-19 можно только с помощью вакцинации, – отмечает Алексей Овчинников.

Привиться от COVID-19 можно в поликлинике РУТ (МИИТ) каждую пятницу.

– Студенты зачастую относятся беспечно к своему здоровью. Они молоды, а заболевание у молодежи часто про-

ЗАЩИТИ СЕБЯ И БЛИЗКИХ

ВАКЦИНАЦИЯ ОТ КОРОНАВИРУСА

СДЕЛАЙ ПРИВИВКУ!



Узнать подробнее о вакцинации:
+7(926)410-63-83
polyclinic@miit.ru

текает бессимптомно, либо в легкой форме. Нужно вспомнить о социальной ответственности перед своими родными и близкими. Это часто лица пожилого возраста, имеющие хронические заболевания. Студенты могут быть переносчиками заболеваний и заражать своих старших родственников, у которых COVID-19 может протекать в тяжелой форме. Да и сами ребята, находясь в организованных коллективах, больше рискуют заболеть, – отметила главный врач поликлиники РУТ (МИИТ) Ксения Китанина.

При выборе даты вакцинации необходимо предусмотреть необходимость введения 2-го компонента вакцины на 21-е сутки.

Самоизоляция после вакцинации не требуется. Вакцина не содержит патогенный для человека вирус, вызывающий COVID-19, поэтому заболеть и заразить окружающих после прививки невозможно.

На вакцинацию организован отдельный вход и блок помещений, исключающий пересечение потоков пациентов поликлиники и здоровых лиц, пришедших на вакцинацию.

Центр по связям с общественностью



Пусть зазвонят колокола!

20 лет назад состоялось второе малое освящение домового храма РУТ (МИИТ). Одним из главных инициаторов этого события был президент российского университета транспорта Борис Лёвин, в то время руководивший вузом. Он отвечает на вопросы «Инженера транспорта».

– Борис Алексеевич, как возникла идея возрождения храма?

В конце 90-х годов прошлого века перед нами стояла задача по восстановлению главного корпуса университета в первоначальном историческом виде в соответствии с замыслом архитектора Иеронима Китнера. Благо, что в библиотеке вуза удалось найти материалы авторского проекта. И, конечно же, необходимо было возродить наш храм.

– Несколько слов об истории храма.

Он строился в период 1896-1899 гг. одновременно с главным учебным корпусом. Автором проекта здания и интерьеров церкви, как уже говорилось, был один из самых известных архитекторов России того времени Иероним Китнер. Иконостас был создан не менее известным российским архитектором Иваном Рербергом, среди творений которого такие знаковые для Москвы здания как Киевский вокзал и Центральный телеграф. Храм был расписан фресками по рисункам великого русского художника Виктора Васнецова.

Кстати, здание и домовый храм имеют статус памятников федерального значения, о чём свидетельствует мемориальная доска на стене главного корпуса.

Алтарь и Парадный зал (ныне Зал Торжеств) составляют единое целое. Это пространство при богослужениях вмещало до 300 человек.

– Чем Вы руководствовались, продвигая идею восстановления храма в первоначальном виде?

К сожалению, после 1917 года интерьеры и иконостас церкви были уничтожены, а уникальные васнецовские фрески сбиты вместе со штукатуркой.

Поэтому, прежде всего, мы стремились восстановить историческую справедливость. Домовые храмы при вузах – это давняя национальная традиция. Ей более 270 лет, и она символизирует неразрывность светского образования и духовного воспитания молодёжи в духе православных нравственных и духовных традиций.

МИИТ стал первым вузом Москвы, возобновившим домашние богослужения, которые прекратились в 1917 году. Патриарх Московский и Всея Руси Алексей II 21 апреля 2001 года совершил второе малое освящение храма во имя святителя Николая Мир Ликийских Чудотворца.

– Были ли противники возрождения храма?

Скорее не противники, а те, кто был убеждён, что церкви не место в вузе, в том числе представители руководства университета.

Они высказали свою позицию на заседании Учёного совета вуза.

К единому мнению мы тогда не пришли, поэтому было принято решение отложить рассмотрение данного вопроса.

Но в вузе было и много сторонников возрождения храма.

Люди звонили мне, поддерживали, писали коллективные письма, в том числе и студенты.

Несколько неожиданной и, как оказалось впоследствии весьма эффективной, была поддержка Митрополита Волоколамского и Юрьевского Владыки Питирима.

Он хорошо владел ситуацией, был знаком с аргументацией сторонников и противников возрождения храма и считал, что эту идею надо обязательно претворить в жизнь.

Помню, как запали в душу его слова, как они втроём, будучи студентами МИИТ, приходил в помещение, где раньше был алтарь, и тайно молились.

Во время его посещения университета мы вошли в служебное помещение, где ранее размещался алтарь. Нас встретили работающие там женщины, которые были несколько ошеломлены, когда увидели рядом Владыку и ректора вуза. Но они быстро пришли в себя, и завязалась откровенная беседа. На вопрос, как они здесь себя чувствуют, был получен искренний ответ: «психологически некомфортно».

И это было вполне объяснимо, ведь женщины не могут находиться в алтарной части церкви.

– Как отреагировало на Вашу идею руководство Министерства путей сообщения, в ведении которого в то время находился МИИТ?

Беспокоила встреча с Николаем Матвеевичем Бурносовым, который тогда возглавлял Управление кадров и учебных заведений МПС.

Николай Матвеевич – личность весьма примечательная: прекрасный руководитель, государственный, волевой и целеустремлённый человек, при этом убеждённый коммунист. Тем более, что он был осведомлён о том, что произошло на заседании Учёного совета.

К встрече с ним готовился тщательно, интуитивно понимая, что от неё зависит положительное решение вопроса. И был искренне рад, когда в итоге убедил его оказать поддержку.

Бурносов организовал встречу с Николаем Емельяновичем Аксёненко, в то время Министром путей сообщения России. Глава МПС поддержал идею возрождения храма, но с оговоркой, что делать это надо за счёт спонсорской помощи, но не за счёт средств МПС.

– Можно ли узнать название организации или имя крупного бизнесмена, которые финансировали проект?

Конечно! Это тогдашний мэр Москвы Юрий Михайлович Лужков. Средства были выделены из фонда возрождения исторического наследия столицы. Кстати, в то время в Москве возрождался знаменитый храм Христа Спасителя.

Юрий Михайлович на нашу просьбу, подкреплённую убедительной рекомендацией нашего общего знакомого, откликнулся положительно.

Вскоре домовый храм МИИТ обрёл первоначальную красоту.



– Но появилось и добавление – стела при входе в алтарь с изображением Владыки Питирима.

Владыка – это гордость России. Он был не только выдающимся деятелем Русской Православной Церкви, но истинным гуманистом и патриотом Отечества, мудрейшим и глубоко эрудированным человеком. Миитовцы гордятся, что Владыка Питирим обучался в нашем вузе, для которого он впоследствии сделал очень много.

Он не только оказал значительное содействие возрождению домового храма, но и возглавил кафедру теологии МИИТ, кстати, первую для отечественных вузов в новой истории России.

Кафедра была создана в 2001 году, в год второго малого освящения храма. Владыка был во главе кафедры до своей кончины, принимал деятельное участие в составлении программы учебных курсов, помогая сотрудникам кафедры личным примером, советами и молитвами.

Самое главное в том, что подвижническая деятельность Владыки помогла университету в сочетании светского и православного воспитания молодёжи, основанного на общих для православия и гражданской жизни национальных духовных, нравственных, патриотических и культурных традициях.

– Какова жизнь храма в наши дни?

Приход храма в основном составляют сотрудники и студенты вуза, но есть прихожане из местного населения.

В настоящее время в вузовском храме совершаются еженедельные богослужения, а именно Литургия и молебны с чтением акафиста.

Важно отметить, что студенты не только посещают богослужения, но и участвуют в нём, поют на клиросе, помогают священникам при совершении религиозных обрядов.

Нам очень приятно, что в стенах храма проводится обряд крещения. Студенческие семьи венчаются в домовой церкви, крестят новорожденных младенцев. Это имеет не только символическое значение, но и укрепляет в среде миитовского студенчества семейные традиции, о ценности которых постоянно говорят руководители государства и Русской Православной Церкви.

Не могу не вспомнить, что первый после второго малого освящения храма обряд крещения был совершён Владыкой Питиримом над внуками известного всему миру великого учёного Евгения Павловича Велихова. И выбор был не случаен, ведь когда-то в нашей домовой церкви венчались его дед и бабка.

– Каково, на Ваш взгляд, будущее храма?

На этот счёт можно быть спокойным. Заложенные предшественниками основы его деятельности можно считать крепкими и нерушимыми.

Для будущего есть юридические основы. В 2017 году Русская Православная Церковь и вуз заключили договор, на основании которого «осуществляется взаимодействие в сфере обеспечения осуществления Религиозной организацией на территории университета основных видов уставной деятельности».

Так что жизнь нашего храма неотделима от жизни самого университета.

Есть мечта, но только у верующих, но и всех поборников сохранения истории университета - воссоздать храмовую звонницу, которая изначально находилась напротив главного корпуса.

Надеемся, что вскоре на территории университета торжественно и радостно зазвучат церковные колокола.

Беседовал **Андрей Крючков**

«Если ты на Турслете, считай, ты уже свой»

Я Машиа, учусь на первом курсе. 18 лет я жила в Адыгее, где горы начинались в 40 минутах езды на машине от нашего дома. Рай для туриста. Меня много раз звали в походы, но я всегда отказывалась: жить несколько дней без удобств, спать на земле в палатке - совсем не мое. Поступив в РУТ, я услышала тысячу историй о Турслете, который считается одним из самых вожделенных событий для студентов университета. Стало интересно. Сразу спойлер: я отправилась на четырнадцатый Турслет, и после него я перестала управлять своими эмоциями.

Итак, поехали.

28.05.2021

5:00

Я встала и не хочу никуда ехать. Хочу спать и, пожалуй, все.

5:38

Ладно, я встаю.

7:00

Тащу сумки к КТЛ, слышу, как галдят мои сокомандники. Захожу во двор университета. В целом, я морально готова, только мои волосы болят жить три дня без шампуня и теплой воды.

8:30

Мы едем в электричке. Я играю на гитаре, пассажиры явно этим не довольны, переходят в другие вагоны. Чуть не купила зонтик у «продавцов», заходящих на остановках.

9:56

Ура, мы доехали. Пока все хорошо, это уже радует. Теперь пешкодралом до нужной локации.

10:30

Еще долго. Идем слишком быстро, может быть только для меня. Такое ощущение, что все люди, которые приехали со мной, всю жизнь готовились к марафону, иначе как объяснить, что они без конца разговаривают, пьют и пугают местное население своими кричалками? У меня, например, дышать и то получается с трудом.

12:00

Вот оказывается, как выглядит территория Турслета. В голове была совсем другая картинка. Костюмы у организаторов - вообще огонь, интересная идея - покрасить волосы серебристыми баллончиками. Прежде, чем дойти до своего лагеря, придется пройти парочку испытаний неутраченных оргов. - Цель прибытия? - Победа!, общее фото, и можно, наконец, увидеть свою поляну. Главное,



быстро разметить и подгнать территорию и начать ставить палатки, потому что сесть, оказывается, некуда.

14:20

Установили тент, «столовую» и недораковину. По прогнозу должен был быть дождь весь день, хорошо, что прогноз не сбился. УУУТ уже поставил палатки, давайте уже начинать.

16:38

Очень вкусно пахнет. Сергей Владимирович Егоров готовит борщ, последний раз я ела что-то приготовленное на костре еще дома в Адыгее, когда мы ходили к реке «на шашлыки».

17:20

Я уже очень голодная, могу съесть слона. Несу тарелку к костру. Это, кажется, самый вкусный борщ в моей жизни, учитывая, что я его не люблю. Ем и размышляю. Чувствую дискомфорт, я пока не вижу единства в своей команде. Может проблема в том, что мы знакомы всего пару недель.

20:00

Визитка. Мы готовили ее две недели, каждый день репетировали. Надо быстро распеться, главное - слова не забыть.

20:25

Слова не забыла, только какой в них смысл, если микрофон не включился... В целом - неплохо, но мы могли лучше, подвели волнение и аппаратура. В итоге - 5.5.4.4. Мы пока на третьем месте, продолжаем.

22:00

Мы прошли все конкурсы-секреты на сегодня. Тупили, конечно, но вроде справились. Началась дискотека, все танцуют, все заряжены. А я устала, я мухожук. (Смеется. - Трим. Рег.)

23:00

Свежка. Всегда думала, что свежка - это просто посиделки у костра с гитарой. Оказывается, нужно передавать друг другу импровизированную свежку, чтобы каждый смог выразить эмоции, накопившиеся за день. Чем дольше идет свежка, тем меньше слов у меня в голове, которые я хочу сказать. На самом деле, я просто дико устала и хочу спать.

29.05.2021

00:52

Наконец, отбой. В палатке холодно, мой спальник мешок выглядит ненадежно. Как в него залезть-то вообще? Надеюсь, я не заболела. Спокойной ночи.



8:00

Я встала и, к моему удивлению, не замерзла. Спальник оказался темной лошадкой, теплой темной лошадкой. Нужно умыться и настроиться себя на день, погода радует.

8:15

К умывальнику очередь, как за горячими пирожками.

9:15

Умылась и позавтракала, даже сходила на зарядку - первый раз за несколько месяцев! (Смеется. - прим. Рег.) Сегодня самый сложный день.

9:24

Пошел дождь, метеорологи сегодня не соврали - к сожалению. Вечером конкурс биваков (нужно окончательно привести нашу территорию в порядок и приблизить ее вид к тематике Турслета), придет ректор, моя задача на сегодня - помочь с «макияжем» для лагеря.

10:00

Начинается футбол. Дождь, как вы понимаете, не прекращается. Нужно последний раз отретировать гирлидин. Стою под дождем в шортах и майке, холодно.





10:47

Тарни валяются в грязи, это даже не очень похоже на футбол. Я раньше играла в футбол, причем постоянно и на хорошем уровне. Но никогда не любила играть в дождь, тем более в грязи.

12:36

У многих болельщиков сел голос от кричалок, но это все равно очень круто.

«ИЭФ - чемпион, побеждает только он!» Наши ребята выиграли турнир! Видимо, кричалки помогают.

14:40

Мои сокомандники потихоньку возвращаются со спортивных конкурсов. Стою под ливнем и слушаю истории, как девочки застревают в лужах на ориентировании, теряли в них кроссовки, но все равно бежали изо всех сил. Турпосола, байдарки, батуты, троеборье... Думаю, на следующем Турслете я бы тоже поучаствовала в спорте, хочу почувствовать и эту атмосферу.

15:21

Едим знаменитый плов Сергея Владимировича. Очень даже ничего. Он наверняка не пропал бы в жизни, если бы только готовил такой плов. Я начинаю видеть и чувствовать команду: девочки продолжают нарезать овощи для всех, вместо того, чтобы присоединиться к едокам. А ведь они тоже ужасно голодные.

17:04

Пришел Александр Алексеевич Климов оценивать наш лагерь. Мы сидим каждый в своем образе, я играю на гитаре, все поют. Вспоминаю, как под ливнем, мы мокрые наматывали золотую пленку на бревна у нашего входа. Делали Город будущего. Накормили ректора попкорном. Увы, плова не осталось.

20:46

Мы выступили с творческим номером. Это было не очень хорошо. Я забыла пару слов, но выкрутилась импровизацией. Мы - команда. В воздухе уже чувствуется единство. Не важно, что что-то не получилось, ощущение духовного единства коллектива, намного важнее.

23:09

После дискотеки у нас последняя свежка. Мне стало грустно, и я не хочу уезжать отсюда. Я играю на гитаре и ловлю себя на мысли, что обстановка, в которой я сейчас нахожусь, очень и очень комфортна.

30.05.2021

00:53

К нам в лагерь пришли ребята из ИТСС. Мы вместе поем песни. Гитара, барабаны, саксофон... Очень красиво и атмосферно.

10:34

Собираем вещи, готовимся к торжественному закрытию слета и награждению победителей. Девочки наводят марафет. Кто-то из мальчиков даже бреется.

12:00

Началась долгожданная раздача слонов. Все на эмоциях. ИУИ - 6 место. ИМТК - 5 место. ИЭФ - 4 место (хотелось бы выше)... ИУУТ - 3 место. ИТТСУ - 2. ИТСС - 1 место! Не все было ожидаемо, но места, думаю, заслуженные.

15:26

Идем все вместе до электрички. Невыносимо грустно. Хочется все повторить с самого начала. Это были мои лучшие 3 дня за учебный год.

31.05.2021

Троснулась. Ну что, когда там сегодня дискотека?

Как говорится в одной песне: «Добра пожаловать в ИУИТ, добра пожаловать домой. И если ты на Турслете, считай, ты уже свой.»

Без лишних слов, жду следующий Турслет.

Материал подготовила **Мария ВЕЛИЧКО**

Артем Кагиров, ИПСС

«Честно говоря, я с трудом попал в свою команду на отборе, потому что были более достойные ребята, но все же я смог, и на протяжении месяца упорной командной работы, мы шли пошагово к успеху.

Когда мы уже подходили к лагерю, и я издали слышал музыку и голоса, я не шел, а бежал. Мне нравилось проходить мимо территорий других институтов и везде видеть знакомые лица.

Дни были очень насыщенные, мы уставали бешено, эмоции зашкаливали.

Установка лагеря - это было скучно, потому что ты еще не понимаешь, что происходит, просто делаешь то, что тебе говорят. Первый день прошел хорошо, на второй день это был просто кошмар, шел ливень 10 часов подряд, грязь. Мне не нравится грязь, я не люблю пачкаться, быть мокрым. Сквозь дождевик, который я купил в «Декатлоне», пропускал воду, я промок до нитки, сушиться было негде. Думал - заболел. Стоя под дождем, увидел, как студенты из ЮИ два раза перевернулись на байдарках. Понял, что у меня все не так плохо. Ребята, которые бежали ориентирование - герои, я бы в солнечную погоду столько не пробежал.

Каждый вечер - выплеск эмоций - дискотека. Ребята из ИТТСУ почему-то не ходили на нее, поляну заняли рядом со сценой, фонарики включили и сидят играют в свои карты-нарды, что за пенсионерский движ такой.

Вообще, огромный респект организаторам, все было сделано для наших удобств.

Во вторую ночь я ходил в гости к своим знакомым, а потом наши ребята устроили самые настоящие гастроли по всем лагерям, это было очень классно, особенно песня «ИЭФ:ИПСС - 5:0», которую мы им подарили.

И была встреча рассвета у реки. Самое потрясное воспоминание с Турслета.

Когда идешь обратно к электричке, это уже не тот путь, который ты проходил пару дней назад, ты уже другой человек».



Федор Шустиков. Команда ИЭФ.

«Когда я пришел на первое собрание, я знал лишь нескольких человек, и пришлось знакомиться с каждым на ходу. Иногда сложно было совмещать подготовку с учебой и личными делами, но именно благодаря этому коллектив сближался. По дороге на Турслет мы начали общаться еще ближе. Пусть и далеко идти от станции, но у этой дороги есть определенная атмосфера.

Когда мы прибыли на место слета, начался один из самых трудных этапов всего похода, как в физическом, так и в моральном плане. Это разгрузка вещей и обустройство лагеря. Каждый из нас постоянно был чем-то занят, не было времени просто передохнуть, главные задачи: уложиться по времени и доработать то, что не успели на репетициях. Но вот лагерь обустроен, палатки расставлены, обстановка несколько разрядилась - можно победать.

Проведение спортивных квестов заслуживает отдельного упоминания. Тебя просто захлестывают чувства, которые ты испытываешь во время поддержки своих товарищей. Впрочем, ты готов восторгаться спортивными удачами и соперников тоже, ведь они соперники только на мгновения, а по жизни такие же ребята, как мы.

Это мой первый Турслет, и впечатления от него останутся в моей памяти на долгие годы. Иногда выбраться в лес и обособиться от городской суеты - жизненно необходимо».



Давид Мхоян. Организатор.

«Ездил оргом в первый раз. Очень понравилось. Этот Турслет отличился особой организацией - был намного спокойнее предыдущих. Только погодные условия подкачали. Мы приехали на день раньше, чтобы успеть поставить лагерь и приготовить конкурсы. Каждый день мы решали какие-то задачи, которые появлялись на ходу. Взять тот же футбол: грязь и дождь заставили нас подумать, как сделать поле безопасным, и мы решили эту проблему за 15 минут. Это же рекорд! Команда собралась великолепная, дружная. Студенты всегда прислушивались к нам, да и вообще все было как-то спокойно, хорошо. Я рад, что у меня была возможность оказаться по ту сторону мероприятий».



КРУТО ТЫ ПОПАЛ... В ПРОФСОЮЗ!

Студенческий совет, деловой протокол, студотряды, профсоюз – с этими названиями ежегодно сталкиваются молодые бойцы РУТ (МИИТ) – первокурсники. Кто-то из них предвкушает активную бурную студенческую жизнь, а кто-то приходит исключительно за красным дипломом. Но, так или иначе, все взаимодействуют с общественными организациями университета, даже не всегда понимая, зачем они существуют и какая от них польза. Сегодня члены одной из главных студенческих организаций – профсоюза расскажут о том, как сладко или не совсем им живется.



Анна Туманян, ИУЦТ, УМН-211, ведущий специалист по организационно-кадровой работе

Когда я только вступила в профсоюз, как и многие, абсолютно не понимала, что это. Я думала, что иду только за выплатой – материальной поддержкой. Но бывает и такое, что кто-то остается без выплат, не успев подать документы или не четко сформулировав свои потребности. В этот момент кажется, а зачем тогда мне нужен этот профсоюз. И только начав работать в нём, я поняла, что, помимо выплат, есть куча всяких других дел – различные мероприятия, организация отдыха, программа лояльности, защита прав.

Сейчас я занимаюсь материальной поддержкой и программой лояльности. У каждого члена профсоюза есть возможность получить электронный профсоюзный билет. Это своего рода карточка, имеющая свой номер и штрих-код, придя с которой в заведение из списка, ты можешь получить услугу по акции, как член профсоюза. Есть специальный сайт «grz-card.ru» на котором представлено более пятисот наших партнеров, расписанных по категориям. По сути, программа лояльности — это то, чем «окупаются» членские взносы.

Проблема в том, что многие члены профсоюза не знают об этой программе, также как когда-то не знала о ней я. Этот пробел несложно восполнить: мы всегда ждём вас в 11 корпусе с любыми вопросами.

Венера Андержанова, ИТТСУ, ТИУ-111

Как только нам начали рассказывать о профсоюзе, я решила, что мне нужно непременно туда вступить. Хотя организация агитационной кампании мне не очень понравилась: ребята, «топившие» за профсоюз, друг друга перебивали и многое из того, что они говорили, было не очень понятно. Поначалу я не осознавала, сколько всего может профсоюз: защита прав студентов, скидки на билеты, информирование об актуальных мероприятиях в вузе, о каких-то акциях, и многое другое. Через некоторое время я стала работать в информационно-справочной комиссии профкома. Комиссия занимается освещением студенческих, профсоюзных, партнерских мероприятий в соцсетях. У меня появился шанс помочь прокачать Инстаграм (раньше на него без слез не взглянешь), сделать его современным, динамичным, информационно насыщенным.

Спустя некоторое время мне предложили работать в комитете профсоюза ИТТСУ. Отвечаю за истории в Инстаграм, некоторые посты. Но рук, времени, энергии на все не хватает. А помогать нам некому. У всех учеба, сложные предметы, особенно у первого курса.

Может быть, это удастся в начале следующего учебного года, когда придут новые люди с новыми идеями. Профсоюз – отличная возможность прокачать себя как будущего работника.



Михаил Разорёнов, ИТТСУ, ТКТ-211

Я вступил в студенческий профсоюз на первом курсе, еще не успев даже познакомиться со своей группой. Если честно, на тот момент я не понимал, зачем этот профсоюз нужен, и какое ему до меня дело. Были некоторые интересные ивенты, на которые я был приглашен как фотограф, но они не всегда пользовались популярностью. Однажды проходило такое мероприятие как «Литературный вечер». Интригуяще скажете вы, а я скажу, что помимо организаторов и меня там было всего 3 человека. Печально. Но так бывает не всегда.

Уже во втором семестре я был избран в профсоюзный комитет своего института. На мне была практическая поддержка ребят – рядовых членов профсоюза. В основном это материальная помощь, которая очень востребована. И приходит эта помощь, как правило, в самый критический для ребят момент. Надо видеть лица ребят, когда они получают несколько тысяч рублей от организации, которая им вообще-то ничего не должна. Буря положительных эмоций! Вот если бы еще не тратить при этом кучу времени на оформление решений, бухгалтерские отчеты и прочие документы, все было бы вообще отлично.

Так что, держитесь, товарищи, к профсоюзу ближе, это полезно со всех точек зрения. Особенно там дорожат активными людьми.



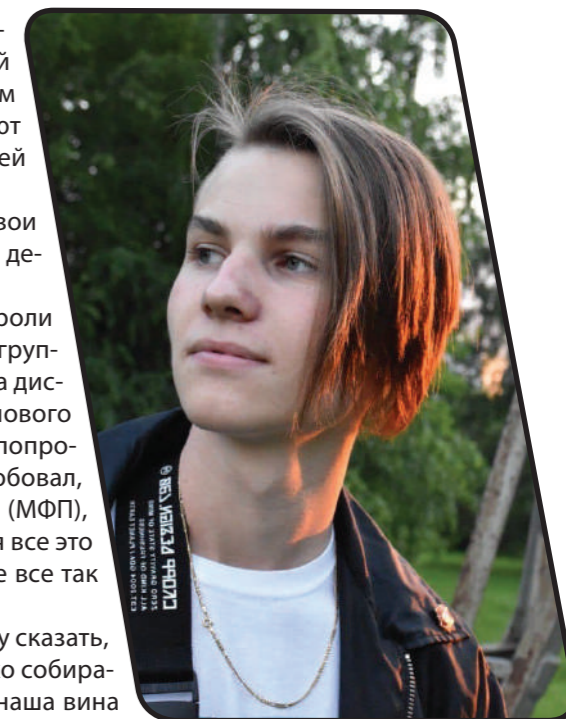
Никита Гундобин, ИЭФ, ЭБР-111

Есть два понятия – профсоюзный активист и член профсоюза. Активист не упустит возможности поучаствовать в мероприятиях, а рядовой член профсоюза будет сидеть на месте и ворчать, что не понимает, зачем он платит членские взносы. Увы, это реальность. Хотя, конечно же, бывают исключения и среди просто членов профсоюза попадаются ребята всей душой болеющие за общее дело.

Будучи школьником, я слышал о профсоюзе, думал, ну кто-то там за свои трудовые права борется, путевки какие-то получает, как когда-то мой дедушка. Считал это пережитком прошлого.

Но как-то так сложилось, что в самом начале обучения я оказался в роли профорга группы. Отвечал за агитацию. В результате все ребята из моей группы вступили в профсоюз, чем я имел право гордиться. Потом резко из-за дистанционки наступило затишье, и я посещал мероприятия в рамках «делового протокола». Но и это не осталась не замеченным – мне предложили попробовать себя в факультетской профсоюзной организации (ФПО). Попробовал, даже проходил обучение в центре Московской федерации профсоюзов (МФП), и, честно говоря, в первый день был разочарован. Мне показалось, что я все это знаю и мне дополнительные знания не нужны. Но на деле оказалось не все так просто, и знания, которые я там получил, очень даже пригодились.

Сейчас у нас затишье перед бурей, готовим много мероприятий. Могу сказать, что те люди, которые говорят, что «профком ничем не занимается, только собирает взносы», просто не знают, какую работу мы проводим. Отчасти, это наша вина – проблема информированности.



Вывод простой: недостаточно просто вступить в Профком и ждать, что все блага организации упадут вам на голову. Важно, как и в любой студенческой организации, проявлять инициативу и креативность. Помните, что Профсоюзная организация – ваши помощники и источник студенческих возможностей. А членский взнос – скромный способ воплотить в жизнь все профсоюзные привилегии.

«Восточный». Зачем Москве 10-й вокзал?

100 лет такого не было и вот опять... В Москве появился новый железнодорожный вокзал, что стало событием №1 для транспортной отрасли.



предусматривалось в Царицыне. Но этот вариант был в итоге отвергнут по целому ряду причин. Когда все сошлись на том, что поезда дальнего следования нужно пропускать через МЦК, у меня сразу возникла идея построить вокзал на ст. Черкизово. Мы с коллегами её подробно проработали, и впоследствии согласовали.

– А нужны ли Москве вообще транзитные поезда, нельзя было пустить их, например, по БМО?

– Мы думали над этим, просчитывали варианты пропуска транзитных поездов по дальним линиям, БМО и еще дальше. Но это бы привело к увеличению времени в пути, а также пассажиры лишились бы возможности ездить на этих поездах в Москву и обратно. Была очевидна и проблема невывоза пассажиров из Москвы в направлении Питера. Нам бы элементарно не хватило поездов. Все стало на свои места только после визита в ФПК, когда коллеги в ОАО «РЖД» осознали, что такое развитие событий повлечет за собой больше 2 млрд руб. убытка ежегодно.

– Почему вокзал построили именно на ст. Черкизово?

– Помимо пары путей, по которым курсируют «Ласточки», на 2/3 МЦК, от Угрешской до Пресни (то есть восточная и северная часть кольца) уложен третий главный путь, используемый для пропуска грузовых поездов и просто связи между собой железнодорожных направлений. Именно его то мы и запланировали задействовать для пропуска пассажирских поездов. Это основная причина, почему место для нового вокзала было возможно только где-то на востоке или северо-востоке, но никак не в Москве-Сити, к примеру, или в Лужниках - на тех участках МЦК имеет только 2 пути.

– Почему вокзал назвали «Восточным»? Станция метро – «Черкизово», станция МЦК – «Локомотив», а вокзал – «Восточный», не вызовет ли это у людей путаницу?

– Название вокзалу выбирали коллеги из РЖД и согласовывали с Дептрансом, мы в этом не участвовали. На мой взгляд, было бы логично, чтобы весь пересадочный узел имел одно общее название – «Черкизово». С другой стороны, «Восточный» - не худшее название, да и географически подходящее.

– Не секрет, что время хода у транзитных поездов значительно увеличилось, от 1 до 3 часов, ведь не все необходимые съезды с МЦК были построены, почему этот момент не учли при проектировании?

– Это не совсем так. Все необходимые съезды имеются, все они были электрифицированы к запуску. В этом плане была проделана большая работа. Да, время хода увеличилось, но только для части поездов, которые следуют на Ленинградское направление и обратно. Это связано с необхо-

Однако, мало кто знает, что идея построить в столице новый пассажирский терминал зародилась в стенах МИИТ, а его согласование было невероятно тяжелым. «Восточный» уже принял своих первых пассажиров, однако, судя по комментариям в социальных сетях, новый транспортный узел далеко не всем пришелся по душе. «Почему так далеко от центра?» - этот и другие вопросы корреспондент «ИТ» задал заместителю директора Научно-образовательного центра "Цифровые высокоскоростные транспортные системы" Российской открытой академии транспорта **Александрю Чекмарёву**, который непосредственно и был инициатором строительства нового вокзала.

– Итак, зачем вообще Москве понадобился еще один вокзал?

– Необходимо было предоставить возможность посадки-высадки для пассажиров транзитных поездов на время реконструкции участка от Курского вокзала до ст. Каланчёвская (самое узкое место в железнодорожной сети города). И на будущее, когда будут запущены все диаметры, и места для транзитных поездов на Курском вокзале попросту не останется. Строительство подобного терминала сначала



димостью перецепки локомотива на ст. Лихоборы. Прямого съезда на Ленинградку там пока нет, но это в плане. Думаю, его реализация - дело ближайших пары лет. Глобально же, если рассматривать поезда южного направления, такие как, например, Санкт-Петербург - Анапа, которые почти двое суток в пути, для них плюс один час не критичен.

– Некоторые поезда (в частности «Ласточки») и поезда Москва - Белгород остались на Курском вокзале, почему их не перевели на «Восточный»?

– Потому что им физически на нём уже не хватит места. Да и острой необходимости в этом тоже пока нет.

– Зачем нужен будет Восточный вокзал после открытия реконструированного Курского вокзала?

– Все просчитано. Курский вокзал не справится с перспективным потоком. Два МЦД - это уже больше 340 пар в сутки, плюс еще дальние пригородные поезда с двух направлений: Курского и Горьковского. Это еще более 200 пар. Плюс некоторые поезда дальнего следования Курского и Горьковского направлений. В итоге получится под 600 пар поездов в сутки. Куда еще транзитные возвращать!? Плюс участок Курская - Каланчёвская будет сильно загружен. На Ленинградское направление с началом стройки ВСМ тоже будет нелегко проехать.

– Каковы перспективы развития Восточного вокзала?

– По окончании реконструкции Курского вокзала и сооружения IV главного пути Горьковского направления на участке Курский вокзал – Карачарово (примерно 2024 г.), скоростные поезда на Иваново и Нижний Новгород вернут-

ся на Курский вокзал. Сложнее с нижегородскими «Стрижами». Им нужна низкая платформа, которой на новом Курском вокзале попросту не будет. Закроют и локомотивное депо на Каланчёвской. Как один из возможных вариантов, сами поезда на Курский вокзал вернутся, но подвижной состав заменят и вместо «Стрижей» там поедут либо «Ласточки», либо «Сапсаны».

– Но транзитные-то поезда навсегда останутся на «Восточном»?

– Да, более того, их число будет только увеличиваться. Развитие проекта МЦД-3 наложит определенные ограничения на пропуск транзитных поездов через Митяковскую ветку (с Казанского на Ленинградское и Ярославское направления), поэтому эти поезда, возможно, тоже переведут на МЦК с остановкой на «Восточном». К слову, сейчас тарифной остановки по Москве они не имеют вообще. Для пропуска такого количества поездов, скорее всего, на «Восточном» будет построена еще одна длинная высокая платформа (этот вопрос сейчас рассматривается), а в идеале, конечно, следовало построить хотя бы на некоторых участках IV главного пути на МЦК.

Также, не исключено, что в будущем с Восточного вокзала будут отправляться и какие-то другие поезда, не обязательно транзитные.

– Чем центр занимается сейчас?

– ЦВТС традиционно ведет всё те же проекты развития железнодорожного сообщения и инфраструктуры в городе: МЦД, МЦК и ввод ВСМ в Московский железнодорожный узел.

Беседовал **Алексей ПЕТРОВ**

Наука

или

светлое нефльтрованное после пар?

Как вовлечь в научную деятельность студентов РУТ

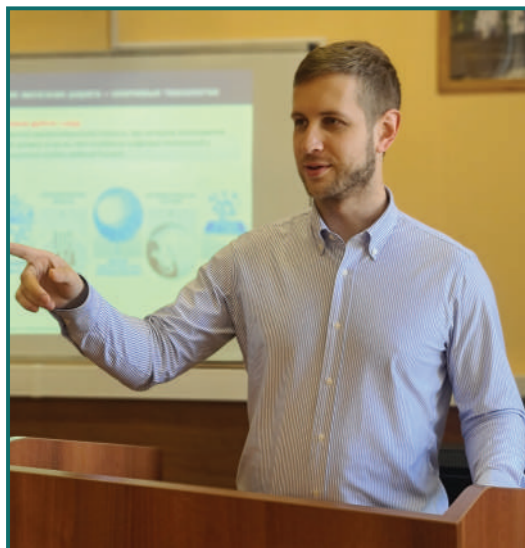
Как обстоят дела с наукой в нашем университете? В каких конференциях принимают участие студенты, и принимают ли? Что и кто мотивирует заниматься научными исследованиями? С какими сложностями сталкиваются молодые ученые? И как их поддерживает университет? Корреспондент «ИТ» побеседовала с людьми, причастными к научной деятельности РУТ, и попросила их максимально честно поделиться своим мнением с нашими читателями. Далее – от первого лица.

Представляю. Меня зовут Алина Пашина, я учусь пять лет, четыре года из них пишу в «Инженер транспорта». Получив от редакции задание – подготовить статью о вовлеченности студентов университета в науку, я сначала хотела попросить прокомментировать ситуацию проректора по науке Александра Савина и написать все с его слов. Получился бы стандартный, добротный материал на заданную тему.

Но потом я подумала: а почему бы не рассмотреть проблему с разных сторон? Все-таки я сама учусь в магистратуре, не раз участвовала в научных конференциях, варюсь в этом и знаю, что здесь все не так однозначно. Важно признать, что взгляд молодых исследователей на положение дел в науке не всегда совпадает с точкой зрения руководителей институтов. Словом, решила показать все как есть, и пообщалась для этого с представителями разных поколений, занимающихся научной деятельностью в университете.

Почему идут в науку?

Зададимся вопросом – что вообще побуждает молодежь начать заниматься наукой? Это новые возможности: повышенная стипендия, командировки, саморазвитие, перспектива преподавать в университете, карьерный рост.



Роман Ефимов, доцент кафедры «Управление эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте», уверен, что наука – не столько про материальные возможности, сколько про стремление сделать мир лучше: «Часто студенты активизируются перед крупными конференциями, многие хотят выступить и опубликовать статью для получения повышенной стипендии. Бесспорно, материальную сторону вопроса никто не отменял. Однако, если студент или ученый берется за проект только с целью получить какую-то выгоду, то это, как правило, ни к чему хорошему не приведет. Наукой занимаются люди, которые хотят модернизировать этот мир, улучшить какой-либо процесс, готовые большую часть свободного времени изучать имеющуюся информацию, опыт, и потом выработать свои идеи по решению конкретной проблемы. Наука позволяет человеку развиваться как личности, отстаивать свои взгляды, учит быть специалистом в проектной деятельности, работать в команде. Эти навыки пригодятся на протяжении всей жизни. Настоящие ученые востребованы в отрасли вне зависимости от места работы, но для этого необходимо пройти большой и кропотливый путь».

Роман Палий пришел к науке в аспирантуре, на втором курсе, когда трудоустроился в Инжиниринговый центр ИПСС: «Я не хочу быть узконаправленным специалистом, поэтому стремлюсь стать инженером, который будет иметь компетенции в разных сферах – в том числе в автодорожной, в сфере промышленного и гражданского строительства. Пошел в науку, чтобы развиваться всесторонне. Пять лет, я считаю, недостаточно, чтобы стать настоящим инженером. Наука дает мне возможность вести исследования, связанные с договорной работой, с изысканиями в сфере строительства, а также участвовать в конференциях. Благодаря участию в научной работе удалось побывать в командировке на Севере, проехать по маршрутам возможного строительства Трансполярной магистрали. Побывал в Норильске, Дудинке, Туруханске, Красноярске».



Что касается лично меня, то наука – это целый спектр возможностей. Благодаря науке я постоянно развиваюсь. Во всяком случае, я так думаю. Хочется все время осваивать что-то новое, стремиться к чему-то большему. Повышенная стипендия, которую я получала, тоже неплохо мотивировала в этом плане. Научные публикации в Scopus и WoS помогли поступить в магистратуру на бюджет. У меня была возможность слетать во Вьетнам на международную стажировку, по обмену опытом, где я получила ценные знания в области строительства метрополитенов и обменялась им с коллегами. При этом 50% стоимости поездки мне оплатил университет. Но может быть мне просто везло?



Что мешает развитию науки?

Практически все мои собеседники, отвечая на вопрос о трудностях, отметили один общий момент: очень низкая информированность. Часто до студентов просто не доходит информация о предстоящих конференциях или других событиях, о том, как туда можно попасть. Но есть и другие проблемы.



Виктор Гречишников, первый заместитель директора ИТТСУ: «Чтобы идти в науку, нужны основательные базовые знания. К сожалению, преподаватели отмечают, что качество знаний абитуриентов упало из-за невысокого проходного балла. На первых курсах приходится дополнительно проводить разъяснительные занятия по разделам школьной программы, чтобы подтянуть к изучению дисциплин высшей школы. Очень плохо обстоит дело при работе с литературой, с поиском источниками, а не классическими бумажными версиями учебников, учебных пособий, и не проводят время в библиотеке. То, что на молодежном сленге называется «погуглить», может увести не в ту степь и не способствует мотивации в науке».

Роман Палий: «Когда только начинаешь заниматься научной деятельностью, неясно, как это делать правильно, какие основные требования к тебе предъявляют, как к ученому. Если повезет, то узнаешь, что есть нормативы, согласно которым ты должен сдать две ВАКовские статьи. Также не прибавляет научного энтузиазма нежелание серьезных профессоров привлекать к научно-исследовательским работам молодых аспирантов, ввиду их неопытности. Но откуда тогда возьмется опыт, если молодежь куда-то задвигать. Возникает дисконнект между профессурой и молодыми».

Как помочь молодым ученым?

Екатерина Копылова, заместитель директора ИУЦТ по науке: «Хотелось бы создать на нашем сайте страницу, где студенты могли бы обмениваться своими предложениями и проектами и получать обратную связь от преподавателей, доцентов, профессоров. Появятся новые наработки. Бывает, что есть какая-то мысль у студента, но он не был услышан, не смог ее донести. А такая платформа, возможно, приведет к развитию научной мысли, к обмену знаниями с преподавателями не только нашего вуза».

Роман Палий: «Я бы еще убрал часть бумажной работы при оформлении на каждый семестр, зато добавил бы требования, чтобы аспиранты при четырехлетнем обучении раз в два года выпускали ВАКовскую статью. Тогда и выхлоп будет».

Роман Ефимов: «Считаю, что для популяризации и развития молодежной науки необходимо организовывать мастер-классы ведущих ученых, которые доступным языком расскажут студентам о своих достижениях, о том, как они их добивались. Также нужно усилить работу в Совете молодых ученых и сделать эти собрания открытыми, доступными для участия всех заинтересованных лиц».



Наука в институтах

В разных подразделениях РУТ – разные ситуации. Как обстоят дела с наукой в институтах?

Немного про себя. У меня еще на первом курсе сложилось впечатление, что наука – это то, что доступно каждому желающему. На нашей кафедре всегда информировали студентов о предстоящих событиях, имеющих научный подтекст. Нам рассказывали о привилегиях, которые дает занятие наукой. На кафедре всегда можно было найти поддержку – я обрела ее в лице своего научного руководителя – Марины Фёдоровны Гуськовой. Могу с полной ответственностью заявить: в ИПСС с наукой все (или почти все) отлично.

Михаил Герасимов, доцент кафедры «Экономика транспортной инфраструктуры и управление строительным бизнесом» ИЭФ, поделился не слишком радужным взглядом на современную науку: «Если раньше, в период СССР, были грамоты, всеобщий почет, это было престижно и позитивно влияло на студенческую стипендию, то сейчас как-то все поугасло, бюджетников мало, тем более экономистов. Да, премии по науке есть, но они очень и очень невелики».

У нас проходит Неделя науки, формируются доклады. На кафедрах, где есть научные исследования, преподаватели привлекают к ним студентов. В этом году у нас на Неделе науки было пять докладов, но все это делается как-то нехотя. Тех, кому интересно заниматься наукой, очень мало, даже отличники делать ничего сверх нормы не хотят. Поколение, наверное, такое.

Стажировки есть, студенты выезжают за рубеж, практикуется получение двойного диплома. Я заведу магистратурой, у меня в прошлом году девочка, закончив два курса, уехала на стажировку на полгода в Германию. Но таких – единицы.

Словом, не хватает мотивации. Когда она есть – неважно, повышенная ли стипендия, есть ли гранты – студенты все равно идут в науку».



Первый заместитель директора ИТТСУ **Виктор Гречишников** отметил, что в институте все кафедры ведут работы либо научно-исследовательской, либо опытно-конструкторской тематики. Институт активно сотрудничает с крупными предприятиями транспортного комплекса, такими как ОАО «РЖД», ПКБ ЦТ, «Московский метрополитен», студенты участвуют во внутренних и выездных конференциях.

Виктор Александрович считает, что возможность стать преподавателем – одна из главных мотиваций: «Преподаватель в вузе – это и есть ученый, который доказал, что его идеи современны, значимы и актуальны. И эти свои знания он передает студентам. Ни один преподаватель у нас в ИТТСУ не имеет педагогического образования. Мы все получили техническое образование, защитили диссертации по техническим наукам и передаем опыт

студентам, чтобы они дальше могли продолжать развивать и передавать эти знания следующим поколениям».

Заместитель директора ИУЦТ по науке **Екатерина Копылова** рассказала, что в их институте студенты плотно задействованы в научной деятельности: «Старшекурсники активно привлекаются к научным исследованиям, в том числе, к постдоговорным работам, которые оплачивает, например, основной наш заказчик ОАО «РЖД». Сейчас у нас выполняется работа по исследованию пассажиропотока на МЦК. На основе видеозаписей с поездов студенты оценивают пассажиропоток: сколько человек вошло, сколько вышло, – заносят в специальную форму, помогают создать базу данных. И потом на основе этой базы данных строят зависимости изменения пассажиропотока, изучают динамику».

Но есть и другое мнение

Вот что рассказала студентка ИТТСУ **Вероника Варичева:** «Я могу бесконечно долго и абсолютно искренне признаваться в любви к своей альма-матер, но меня, без пяти минут выпускника, все годы обучения приводил в замешательство вопрос: как же так произошло, что научная деятельность обошла многих из нас стороной? Кто мы? Рядовые студенты! Чего мы хотим? Участия в конференциях, интеллектуального труда, славы и влияния (Смеется. – прим. Ред.). Нынче правит бал её величество Мотивация. И на этом моменте мне бы очень хотелось акцентировать внимание. По какой-то необъяснимой причине подавляющее большинство нашего многоуважаемого преподавательского состава придерживается следующего мнения: раз тебе не повезло родиться под счастливой звездой, скажем, Григория Перельмана, то к научной деятельности тебя не подпустят даже на пушечный выстрел. Мы не считаем в уме тройные интегралы, не начертим с первого раза асинхронный двигатель в разрезе и, о ужас, если нас разбудить ночью, можем даже запнуться, повествуя о теореме Гаусса, но это не делает нас менее достойными студентами. Расскажите о грядущих конференциях, и мы с огромным удовольствием помчимся в библиотеку, напрочь забыв о светлом нефильтрованном после пар».

Безусловно, невозможно отвечать за всех, но поверьте, каждому из нас хочется хоть ненадолго почувствовать себя нужными и полезными».

Автор пожелал остаться **анонимом:** «Помню времена, когда нас снимали с пар, чтобы отправить на какую-то конференцию. Их названия тяжело вспомнить, но что-то про «цифровизацию», «диджитализацию» и все в таком продвинутом ключе. Преподаватели убедительно просили вести себя тихо и хотя бы делать вид, что слушаем, мотивируя это плюсом к зачету. Выступающие серьезные дяди что-то рассказывали про то, что в скором времени вместо электричек у нас будут со скоростью ястреба летать обтекаемые поезда на магнитных подушках. И я представляла, как мчусь на таком поезде в универ из своей Лобни, и трачу на дорогу вместо часа минут пять – десять».

Большинство докладов звучали на очень сложном для «зеленых» студентов языке, и мы понимали, о чем идет речь, только глядя на картинки. Впечатление о науке сложилось такое – это сложно, скучно и не очень-то правдоподобно. Уверена, что если бы студентов не тащили на такие мероприятия под угрозой «не сдашь», и выступления были бы более ориентированы на не самую просвещенную аудиторию, то у студентов без насилия мог бы зародиться интерес к науке».



По итогам расследования «ИТ» сформировал топ проблем, которые мешают науке пробиваться в студенческие массы. Проректор по науке РУТ (МИИТ) Александр Савин прокомментировал их.

1. Информирование студентов о возможности участия в научной жизни: как сделать, чтобы все знали, что наука - это просто и доступно?

«Проблема с коммуникациями у нас общеуниверситетская. Но, уже сейчас на сайте университета в разделе «Наука» есть актуальная информация о внутренних конференциях РУТ (МИИТ) и о внешних. Кроме того, раздел содержит информацию о том, как правильно оформить патент на изобретение или полезную модель, о том какие документы и куда нужно нести для этого.

Также создаем аккаунты в мессенджерах и соцсетях для налаживания коммуникации – будем делать рассылки о мероприятиях, не только о конференциях, но и о конкурсах, где студенты могут претендовать на работу.

Уже этим летом начнет работать электронный журнал с индексацией статей в РИНЦ – там можно будет размещать доклады для конференций, делать тематические публикации - облегченная, более оперативная и доступная версия печатной версии журнала. Этот вариант как раз хорошо подойдет для студентов, которые думают заняться наукой, но не знают, с чего начать.

Создана группа в формате «единого окна», куда можно обратиться с проектом своей статьи, где подскажут и помогут правильно ее структурировать, корректно указать ссылки на источники, избежать плагиата, перевести на английский, а самое главное организуют взаимодействие с редакцией зарубежного журнала, который индексируется в базе Scopus и Web of Science. Расположено это «единое окно» в аудитории № 7822 и есть телефон, по которому можно позвонить и задать вопрос 8 (910) 435-63-68. Карина Головачук с удовольствием ответит на все вопросы, связанные с публикационной активностью».

2. Мотивация студентов: как их заинтересовать и вовлечь в науку?

«Почему люди занимаются в спортивных секциях, поют, танцуют? Во-первых, потому что есть место, куда прийти. А во-вторых, есть руководитель «кружка» в «Доме пионеров». Необходимо, чтобы такие «кружки» были и по научной деятельности. И мы уже начали работу в этом направлении».

3. Заинтересованность преподавателей: как избежать ситуации, когда студенты хотят, а преподаватели никак не помогают?

«Однозначно считаю, что преподаватели должны получать доплату за дополнительные научные занятия со студентами – а пока все держится на энтузиазме. Плюс будет переход на проектное обучение, и перед преподавателями ставится задача реформировать планы, чтобы обучение стало более предметным – исследовательская деятельность должна стать частью основного учебного процесса».

Когда я общаюсь со студентами из других институтов, то часто сталкиваюсь с мнением, что научная деятельность – это сложно, недоступно, «и вообще, это не про меня». И мне очень хочется переубедить их. Потому что все не так страшно, как кажется.



4. Развитие науки в разных институтах: что нужно, чтобы во всем университете студенты были одинаково задействованы в науке?

«В реальности такого не получится – науки разные. Начинаем с ИПСС, потому что это более предметная область, есть Испытательный центр, где можно проводить мастер-классы. Но была бы интересна синергия – скажем, реализовать проект с участием трех разных компетенций (институтов). Например, была шпала дорогая и тяжелая – мы сделаем ее легче и дешевле, докажем, что она нужные свойства имеет, экономисты посчитают экономический эффект, а юристы докажут, что там все по нормативной базе».

5. Скучные конференции: как проводить их, чтобы у студентов не пропадала мотивация участвовать?

«Чтобы сделать из науки шоу, надо очень постараться. Как раз над этим мы работаем на TranScience – доклад должен стать ответом на конкретный вопрос. Планируем конференцию по безопасности движения, и ответы на вопросы станут руководством к действию для РЖД. С другой стороны, это могут быть постановочные задачи, которые лягут в основу НИОКР РЖД. Плюс планируем приглашать людей из реальных секторов экономики, которые будут ставить задачу и предоставлять приз от компании за ее решение».

Материал подготовили Алина ПАШИНА, Алиса ЯНЕЛИС

Деяние, которым можно гордиться

Зачем РУТ (МИИТ) эндаумент-фонд

Сначала немного об истории вопроса. Эндаументы (фонды целевого капитала) давно существуют в большинстве высших учебных заведений во всем мире. Начало им положил всем хорошо известный древний греческий философ и, видимо, эффективный менеджер - Платон, создавший фонд поддержки своей Академии.

Распорядился активами ФЦК, в соответствии с его уставом, Попечительский совет во главе с его председателем – на тот момент ректором Б.А. Лёвиным.

Деньги фонда могут работать и приносить прибыль, в отличие от бюджетных средств. У ФЦК есть еще ряд существенных плюсов, которые отражены на графиках.

За минувшие 7 лет Фонд нашего университета рассмотрел 11 заявок на оказание помощи в приобретении оборудования или на выделение грантов. Но поскольку большинство заявок, по словам председателя Фонда А.М. Либерова, были не вполне корректны, попечители выделили деньги только на две. Около 350 тысяч рублей получила кафедра «Метрополитены» на приобретение оборудования для новой лаборатории. Также была удовлетворена заявка университетского музея на 183 тысяч в рамках проекта «Автоматизация процессов учета музейных ценностей».

Чтобы Фонд мог адекватно реагировать на повседневные нужды университетского сообщества, нужно довести его активы до 50 миллионов рублей. Тогда РУТ сможет соответствовать критериям солидного образовательного центра в позиции эндаумент-фонда.

Сейчас в списках благотворителей нашего

Фонда не только бизнесмены и выпускники, занимающие высокие должности в крупных компаниях. Среди них и студенты, и преподаватели, которые понимают, что эффективная работа эндаумент-фонда возможна при условии, если его поддержка осуществляется, как говорится, всем миром. Содействие работе Фонда – это то деяние, которым можно и нужно гордиться.



Принцип работы эндаумент-фонда прост: благотворители жертвуют средства на поддержку и развитие университета, формируя для этого целевой капитал. Этот капитал передается в доверительное управление для эффективного инвестирования, что обеспечивает его постоянный прирост. Доход, полученный за счет грамотного управления капиталом, направляется на финансирование различных университетских программ. При этом сам целевой капитал неприкосновенен.

Заметим, что эндаумент-фонды Принстона, Стенфорда, Итона и вообще большинства университетов высшей мировой лиги составляют почти половину текущих расходов образовательных учреждений.

Из российских вузов в этом плане лидируют МГИМО, Плехановский, МГУ и ЛГУ. Есть еще ряд вузов, чьи успехи во возвращении своих ФЦК не столь впечатляющи. Однако и там уже реально наблюдаются не просто ростки, но и обильные всходы. То есть фонды работают и проносят практическую пользу.

Около 7 лет назад РУТ (МИИТ) приступил к формированию фонда, предназначенного для развития вуза, поддержки талантливой университетской молодежи, решения актуальных вопросов оснащения лабораторий, работающих на прорывных направлениях.



+7 495 684-29-90

endowment_rutmiit

Подготовила
Алиса ЯНЕЛИС

Уникальные республики России



Почти треть площади России приходится на 22 республики - национально-государственные образования, в которых значительную часть населения составляют неславянские коренные народы России. К сожалению, в некоторых республиках уже почти потеряли национальную идентичность, в Марий Эл, например, мало кто говорит на марийских языках, а в Мордовии – на мордовских. Но некоторые республики до сих пор остаются непохожими на ту Россию, которую мы привыкли видеть. О двух из них – в репортаже страстного путешественника и по совместительству корреспондента «ИТ» Алексея Петрова.

Тыва. Самая загадочная республика России

На юге Сибири, между Красноярским краем и Монголией расположилась Тыва – самая малоизвестная республика России. Здесь нет запасов нефти, железных дорог и международного аэропорта, да и автомобильных дорог не очень-то много. А еще здесь попадаются люди, которые исповедуют шаманизм и те, кто совсем не говорит по-русски.

Самый известный тувинец современности – Сергей Шойгу изредка бывает на своей малой родине, и то лишь в компании Владимира Путина, соблазняя Президента РФ экзотической рыбалкой и супергрибами. Кажется, лишь тогда в новостях проскакивает упоминание республики.

Тыва присоединилась к России совсем недавно. Именно Тыва последней из всех республик вошла в состав СССР, в 1944 году. При этом именно Тувинская народная республика стала первым государством, официально выступившим союзником Советского Союза в борьбе против Нацистской Германии в Великой Отечественной войне.

Сегодня Тыва официально самый бедный и самый опасный субъект России: количество преступлений на душу населения здесь сравнимо с некоторыми странами Африки, при этом здесь один из самых высоких в стране уровень рождаемости.

Мне удалось посетить Тыву лично, и хочу поделиться с вами тем, что меня удивило в республике.

Муниципальные районы в Тыве называются кожууны, а столица – город Кызыл поражает своими контрастами: лоск центра со стелой «Центр Азии» здесь сочетается с нищетой окраин, где друг на друга напользают деревянные

полуразрушенные бараки без воды, канализации и отопления.

Главная дорога в Кызыл проходит через природный парк Ергаки – удивительной красоты место, притягивающее любителей хайкинга со всех концов России. От въезда в парк до Тывы чуть больше 70 км, однако туристы почти не заглядывают в республику.

Скажу сразу – мне очень повезло. Тыва, как мне кажется, одно из тех мест, где все решают знакомства. И если познакомиться с близкими по духу местными – вернуться сюда еще не раз, если нет – значит никогда не посетишь Тыву снова.

Еще до приезда в Кызыл на сайте CouchSurfing (всемирная сеть гостеприимства – прим. редакции) я списался с Ульяной – девушкой невероятной энергии и нетипичными, как мне показалось, для тех мест взглядами на жизнь.

Ульяна закончила Иркутский лингвистический университет и открыла в Кызыле школу английского языка, любит путешествовать, и сама воспитывает трех сыновей. Мы очень быстро нашли общий язык, и она смогла показать мне ту Тыву, которую не увидят обычные туристы.

Мы выехали с Ульяной и ее друзьями на двух машинах на солёное озеро Хадын, жарили сосиски, курили кальян и просто беседовали обо всем на свете – именно такие отношения должны быть между коллегами, когда коллектив – это семья! Это было уникальное погружение в тувинскую жизнь и самый красивый рассвет из всех виденных мною прежде.

Дагестан. Будущая туристическая мекка России

Дагестан – самая многонациональная республика в нашей стране. Многие удивятся, но такой национальности, как «дагестанцы» не существует, это общее название всех жителей республики. Это примерно как «москвичи» или «петербуржцы» – показатель принадлежности к территории, а не к народу. Само слово «Дагестан» означает «горная страна» (от тюркского даг – «гора», персидского стан – «страна» – прим. редакции) и очень точно характеризует особенность республики. Здесь такие горные пейзажи, что приехав однажды – влюбляешься навсегда.

А еще здесь множество государственных языков, которые не похожи друг на друга. При этом лишь 14 языков Дагестана имеют письменность, а остальные – бесписьменные. Поэтому местным жителям приходится общаться на родном языке лишь в национальных поселениях, а в крупных городах все говорят между собой по-русски. Это очень сильно контрастирует с соседней Чечней и даже Калмыкией.

Я бывал в Дагестане неоднократно и с уверенностью могу сказать, что это мой самый любимый российский регион.

Однако, к сожалению, в глазах среднестатистического россиянина Кавказ в целом, а Дагестан в частности, ассоциируется с опасностью.

На телевизионных каналах, глаголят про рабство на кирпичных заводах, исламских террористов и отвратительный темперамент местных мужчин. При этом редакторы этих телепрограмм сами вряд ли бывали в Дагестане.

Что же такого особенного в Дагестане? Все просто – люди, природа и история. Именно в Дагестане расположен Дербент – один из самых древних городов мира и древнейший город России. Первое упоминание Каспийских ворот – наиболее древнего названия Дербента – относится к VI в. до н. э.

Столица республики – Махачкала – город молодой и на достопримечательности не богат, здесь разве что можно искупаться в холодном Каспийском море. А вот чтобы увидеть настоящие красоты, от которых отвисает челюсть, необходимо уехать от каспийского побережья подальше в горы.

Но главное в Дагестане – это люди. Гостеприимство местных жителей не знает границ. Почему? Во-первых, согласно исламу, если Аллах послал вам гостя, значит он послал благо в ваш дом. Во-вторых, местным просто интересно с вами пообщаться.

Поэтому не удивляйтесь, если вас будут звать в гости малоизвестные дагестанцы. Просто доверьтесь им, если только вы не одиноко путешествующая девушка, и вы почувствуете

что такое настоящее кавказское гостеприимство. Но поход в гости – это не для того, чтобы бесплатно поесть.

Это уникальная возможность узнать жизнь местных изнутри, их жизненные ценности, историю рода (этому уделяется особое внимание) и даже на мгновение почувствовать себя не путешественником или туристом, а членом семьи. И, конечно, возможность окунуться в другую религию и понять, насколько традиционные обычаи и религиозные аспекты влияют на жизнь людей, что, поверьте, сильно диссонирует с нашим образом жизни.

Вот две короткие зарисовки о республиках, которые я полюбил всем сердцем. Я в этот раз исключил из своих репортажей транспортную составляющую, которая была бы интересна специалистам. Но обещаю больше так не делать. Тем более, дороги России – это отдельная и потрясающе интересная история.

Подготовил для вас **топ-5** обязательных для посещения в Дагестане мест, пропустить которые ну никак нельзя:

1. Гамсутль – заброшенное поселение, возраст которого около 1600 лет, оно произвело на меня наисильнейшее впечатление. За всю историю Гамсутль никто не смог завоевать, благодаря его неприступному местоположению. Здесь невероятная архитектура домов – скалы выполняют роль одной из стен. Последний житель села покинул его в 2015 году.

2. Сулакский каньон – красивейшее место, напоминающее норвежские фьорды. Отсюда до Махачкалы всего час езды на автомобиле.

3. Водопад Тобот. Увидев его впервые, я даже на секундочку задумался, не в Исландии ли я. Вода срывается с 70-метровой высоты Хунзахского плато и превращается в туман. В солнечную погоду в этих местах можно любоваться сразу несколькими радугами. В мае и июне, когда в горах тает снег, у основания водопада образуется озеро. Зимой вода застывает в виде ледяной полой трубы.

4. Салтинский водопад. Видели когда-нибудь подземный водопад? Нет? Тогда вам обязательно нужно заглянуть в пещеру.

5. Цитадель Нарын-Кала (Дербент) – самая распиаренная достопримечательность Дагестана и единственный в республике объект всемирного наследия ЮНЕСКО, а еще одна из красивейших крепостей в России, под которой умудрились проложить федеральную трассу.

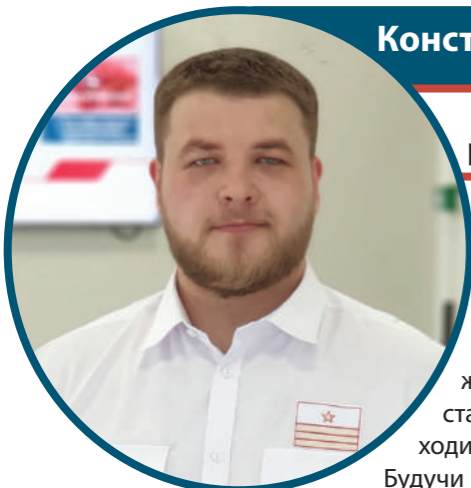


Материал подготовил **Алексей ПЕТРОВ**

Есть ли жизнь после РУТ?

Правда ли, что, несмотря на постоянные смены названий, бренд РУТ (МИИТ) узнают в каждой транспортной компании, а выпускников с «руками и ногами» отрывают работодатели? Или никто уже не работает по специальности, сейчас совсем другие тренды, а обществу нужны лишь блогеры и сотрудники ресторанов быстрого питания?

Мы задали несколько одинаковых вопросов выпускникам РУТ (МИИТ), молодым специалистам транспортной отрасли, работающим непосредственно по специальности.



Константин Лазарев Заместитель начальника железнодорожной станции Лобня, ОАО "РЖД"

24 года, обучался по специальности «Управление эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте. Магистральный транспорт»

С самого раннего детства меня интересовала железная дорога. Мой дом стоял около железнодорожной станции и окна выходили прямо на пути.

Будучи еще совсем маленьким, я мог часами наблюдать за проходящими поездами и маневровой работой. Отец часто брал меня с собой в вагонно-ремонтное депо, где показывал устройство вагонов и способы их ремонта. В общем, любовь к железнодорожному транспорту была у меня всегда, поэтому вопрос о выборе вуза у меня не возникал.

– Свою железнодорожную карьеру я начал с Тульской Детской железной дороги в родном городе Новомосковске (Тульская область). За 6 лет я прошел путь от проводника вагона до председателя Совета юных железнодорожников, принимал активное участие в творческой жизни ДЖД. Участвовал в Слете юных железнодорожников в городе Новосибирске, где занял 2 место в номинации «Лучший осмотрщик вагонов». Однако, выбор специальности дался мне не легко. Изначально я выбрал «Вагонное хозяйство», но при прохождении медицинской комиссии произошла путаница с документами, и я не прошел по здоровью. Тут на помощь пришла родная ДЖД, которая при содействии Московской дирекции управления движением смогла мне предоставить целевое место на специальность «Управление эксплуатационной работой». Повторная медкомиссия прошла без проблем, и я поехал подписывать целевой договор.

“Любовь к железнодорожному транспорту была у меня всегда, поэтому вопрос о выборе вуза у меня не возникал.

– На 3 курсе возник острый финансовый дефицит и благодаря замечательному человеку, моему преподавателю Роману Александровичу Ефимову, также некогда воспитаннику Тульской Детской железной дороги, мне удалось устроиться составителем поездов на железнодорожную станцию Лобня. Успел там же поработать дежурным по станции.

– Сейчас я - заместитель начальника железнодорожной станции Лобня. Я считаю, что мне очень повезло с местом

работы, будучи составителем поездов, удалось потрудиться в условиях сгущенного подхода вагонов, и каждая смена была игрой на логику, в которой побеждает тот, кто думает и грамотно планирует свои действия, ведь не зря говорят: «Если составитель не думает – он ходит».

Работая дежурным по железнодорожной станции, получил колоссальный опыт по организации работ в «окно» (станция находится в глубокой реконструкции и модернизации), в мою ночную смену был произведен запуск первого Московского центрального диаметра (МЦД-1), а нестандартных ситуаций было столько, что и не сосчитать. Должность заместителя начальника станции оказалась не менее интересной. Не так давно было произведено переключение на новые устройства СЦБ, переход на новый пост централизации, что случается редко и мало кто может похвастаться таким опытом.

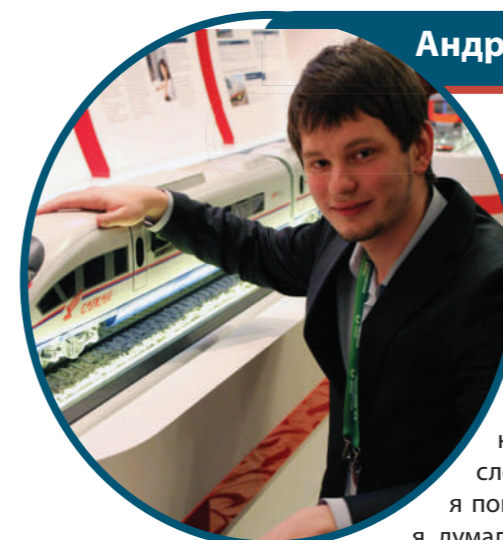
– Признаюсь честно – учился я посредственно, а защитить диплом без помощи нашего преподавателя Елены Васильевны Бычковой, её настойчивости, преданности своему делу и переживаний за каждого студента, я бы вряд ли смог.

В работе те знания, которые дает университет, просто необходимы. Работая в «движении», ты должен знать работу не только свою, но и смежных служб. Как пример – машинист сообщает тебе о какой-либо неисправности в составе и ты должен грамотно довести это до руководства и принять решение, кто тебе нужен для решения данной проблемы, кто должен принять какие меры, как это будет происходить и что с этим составом делать.

– Мне кажется, что обучение в университете слишком теоретизировано, оторвано от реального производства. Мне не хватало чисто практических навыков для закрепления теоретических знаний и все изменилось только тогда, когда я стал работать по специальности.

– Насчет заработка. Скажу так - мне хватает. И на съемную квартиру, и на развлечения, и на все необходимое. Отправляю часть зарплаты родителям и даже немного остается.

– Так как я начал работать на 3 курсе и с тех пор не менял места работы, влияют ли оценки в дипломе на трудоустройство - ответить не могу. Скажу лишь то, что вопрос об успеваемости на собеседованиях в «РЖД» все-таки задают. Думаю, что для успешного трудоустройства необходимо проявлять свои знания и положительные качества, быть активным, целеустремленным и ответственным, проявлять инициативу. Единого рецепта успешности не существует, это всегда уравнение с различными переменными, ну и немного везения.



Андрей Ромашко Инженер по контролю качества программных продуктов (QA Engineer) ИнфоТеК

30 лет, специальность «Автоматизированные системы обработки информации и управления (АСУ)»

– **Итак, как тебя занесло в МИИТ?**

– Я почти уехал в Новосибирск, хотел поступать в СГУПС, но обстоятельства сложились иначе и я попал в МИИТ. Тогда я думал, что это случайность, сейчас уверен – судьба.

– **Чем руководствовался при выборе специальности?**

– Сколько себя помню - всегда мечтал быть железнодорожником, поэтому вопрос о профиле вуза не стоял. А вот со специальностью было сложнее. В итоге я пришел к выводу, что самой стабильной, востребованной и вместе с тем интересной для меня будет специальность инженера-АСУшника.

– **С чего начинал свою трудовую деятельность?**

– С проводника пассажирского вагона в студенческом отряде. Как человек увлеченный, быстро попал в командно-руководящий состав студенческих отрядов МИИТ. Университет стал для меня не только местом учебы, где я освоил две специальности, но и местом самореализации. За годы учебы я прошел путь от лаборанта до старшего инспектора по воспитательной работе. Университет действительно стал для меня домом, здесь же я приобрел и настоящих друзей.

Правда, почти всю зарплату тратил на обучение, так как обучался на платной основе, зато снял эту финансовую нагрузку с родительских плеч. Так что, деньги из МИИТа я не выносил, где зарабатывал, там и тратил.

После университета успел поработать заместителем главного инженера по вопросам информатизации в вагонном депо - Москва ЛВЧД-1, потом в московском метрополитене в службе связи дирекции пассажирских обустройств в качестве инженера-электромеханика. Занимался обслуживанием систем пассажирской автоматики.

“Любое собеседование — это процесс обоюдный и по большей части зеркальный, не бойтесь задавать вопросы, в том числе и неудобные.

Отдал долг Родине, а после армии решил освоить что-то новое, прошел собеседование на должность инженера (QA) по обеспечению качества программного обеспечения.

– **Где работаешь сейчас?**

– В компании «ИнфоТеКс», обеспечиваю качество систем криптографической защиты данных стратегических

объектов промышленного сектора. Занимаемся информационной безопасностью, работаем с такими компаниями, как «РЖД», «Ростелеком», предприятиями энергетического сектора и крупными интеграторами.

– **Помогли ли полученные в МИИТ знания?**

– Конечно. Дам небольшой совет тем, кто сейчас учится на 1-2 курсе или только планирует поступать - те предметы, которые кажутся не важными, на самом деле пригодятся, особенно профильные технические дисциплины (например, для АСУ - системы и сети).

– **Чему необходимому для работы НЕ научили в университете?**

– Можно долго рассуждать о компетенциях, которым обучают или не обучают в МИИТ, но есть три основные, которые нигде не афишируются - это умение мыслить, находить информацию и быстро обучаться новым навыкам. И это как нельзя лучше обозначено цитатами заведующего кафедрой «Цифровые технологии управления транспортными процессами» Эдуарда Константиновича Лецкого: "Не стыдно чего-то не знать, стыдно - не пытаться узнать!", "Инженер не должен все знать, инженер - обязан во всем разбираться!".

“Так что, деньги из МИИТа я не выносил, где зарабатывал, там и тратил.

– **Сколько ты зарабатываешь?**

– Согласно условиям трудового договора – это конфиденциальная информация, не могу публично ее разглашать. Скажу так, моя зарплата выше среднесекторской, и в несколько раз выше средней по России.

– **Что необходимо для успешного трудоустройства после окончания МИИТ?**

– Как показывает практика, не очень-то нужен опыт работы, сколько бы не было опыта, по окончании университета ты оказываешься на одной ступени с теми, у кого этот опыт есть, важно умение себя презентовать, держать ответ на собеседованиях и умение впитывать информацию.

На 3-м курсе обучения рекомендую присмотреться к предприятиям, на которых проходите производственную практику. Выбирая работу по окончании вуза, следует обращать внимание не столько на проект, сколько на начальника. Если вы понимаете, что у данного человека есть чему поучиться – смело соглашайтесь. И самое главное – не забывайте, что любое собеседование — это процесс обоюдный и по большей части зеркальный, не бойтесь задавать вопросы, в том числе и неудобные. Для работодателей оценки в дипломе давно перестали быть ключевым фактором при подборе персонала, важно лишь то, какими личностными качествами и знаниями обладает будущий сотрудник. Насколько ты гибок и готов учиться новому. МИИТ дал мне эти основы, за что я ему благодарен!



Михаил Артюх

Координатор перевозок, международная логистическая компания Deugro

24 года, обучался по специальности «Эксплуатация железных дорог», специализация «транспортный бизнес и логистика»

– В МИИТ попал по принципу «случайности не случайны»: вся семья связана с железной дорогой, и родители предложили поступать в МИИТ. Помню,

долго отнекивался, онлайн подавал документы в другие вузы. В то время довольно серьезно интересовался IT сферой, думал поступать на программиста, но сомневался – хватит ли усидчивости и смогу ли полюбить это дело. Поэтому в итоге судьба привела меня сюда.

– Специальность также предложили родители, но тут я уже им доверился: «Эксплуатация железных дорог» со специализацией «транспортный бизнес и логистика» звучат достаточно убедительно, когда тебе 17 лет.

– Первая работа была, как и у многих, сразу после первого курса. Вместо двухнедельной учебной практики я с ребятами устроился проводником в студотряд. Это были незабываемые впечатления. Специально выбрал северное направление: родился я в Воркуте, так что не люблю жару. Распределили нас на Лабитнанги, это как раз неподалёку от моей малой Родины. Много хорошего и веселого там было, до сих пор легкая ностальгия каждый раз, когда оказываюсь в поезде.

«Собеседования часто напоминают встречу выпускников, потому что многие нынешние начальники также заканчивали МИИТ, и у них загораются глаза, когда они видят в твоём резюме название их альма-матер.»

Ну и денег, конечно, заработали: купил себе новый ноутбук и телефон, ещё и осталось немного.

Затем был студенческий отряд проводников в поездах «Сапсан» после 3-го курса. Тогда была цель заработать на первую самостоятельную зарубежную поездку. Трудиться было одно удовольствие, тут и условия лучше, и ощущаешь себя как бортпроводник в самолёте.

Будучи студентом, я принимал активное участие в общественной жизни университета. «Засветившись» на паре-тройке мероприятий как волонтер, был приглашен на три месяца поработать по контракту организатором транспортной недели, было это в начале 5 курса. Сделал вывод, что Event-сфера несомненно дело интересное, но на тот момент мне хотелось попробовать себя в первую очередь в перевозках. Это было ближе к моей мечте.

Говоря о серьезной работе по специальности, первый опыт случился очень органично: после прохождения пред-

дипломной практики в АО «РЖД Логистика», мне предложили остаться уже в качестве специалиста отдела маркетинга. На тот момент вариант был просто идеальный, поскольку как маркетолог-аналитик я видел все этапы перевозочного цикла, а это было важно, в том числе и для диплома. Ровно два года я проработал в логистике, успел получить повышение. Уйти заставило лишь давнее желание окунуться в практическую сторону перевозочного процесса, посмотреть на взаимодействие видов транспорта.

«Эксплуатация железных дорог» со специализацией «транспортный бизнес и логистика» звучат достаточно убедительно, когда тебе 17 лет.

– Сейчас тружусь в российском представительстве крупной международной логистической компании Deugro. Да, логистика все-таки победила.

– Знания, полученные в университете, помогают как минимум в том, что ты свободно ориентируешься в теме перевозок, представляешь, как устроены процессы. Поэтому работодатель видит в тебе уверенность и готов принять тебя. К слову, собеседования часто напоминают встречу выпускников, потому что многие нынешние начальники также заканчивали МИИТ, и у них загораются глаза, когда они видят в твоём резюме название их альма-матер. Например, в последнем моем интервью вместо обсуждения каких-то моих личностных качеств (все ведь и так есть в резюме), мне пришлось долго рассказывать о том, почему специальность УПП сейчас называется ЭЖД, точно ли это одно и то же, не ушли ли на пенсию те или иные преподаватели и т.д. Такие моменты на собеседовании очень разряжают обстановку. Меня даже забыли проинтервьюировать на английском языке, хотя работа предполагает англоязычное общение как минимум на половине проектов.

– Чему не научили в МИИТе? Наверное, не буду оригинальным, если замечу, что не хватает практических знаний, владения современной терминологией в логистике, а также основ перевозочного процесса вне железнодорожного транспорта. Сложно сказать, то ли в МИИТе этого не дали, то ли я мимо ушей пропустил, но факт остаётся фактом. В любом случае, дело поправимое, если работа интересна – быстро все усвоишь.

– С зарплатой не обижают. Разглашать не хочу, но скажу так: специалисты транспортной отрасли всегда будут иметь свой хлеб с маслом. В моём же случае я только начал свой путь в компании. В планах – развиваться, расти в профессиональном плане.

– Что необходимо для успешного трудоустройства? То же, что и во время учебы – желание узнавать новое.

Материал подготовил Алексей ПЕТРОВ

Тайное оружие приемной комиссии

Наступает волнительная пора подачи документов. Толпы вчерашних школьников с раскрасневшимися от летней жары и переживаний мамами потянутся от метро в вузы. Полдня они будут ходить по длинным коридорам, узнавать проходной балл на ту самую заветную специальность, которую определили для своего чада при окончании начальной школы, и выведывая – есть ли бюджет? А еще надо успеть погулять по Москве, ведь многие едут из далекого далека...

У консультантов все по-прежнему, они будут общаться с абитуриентами, старательно объясняя, чем бухгалтер отличается от экономиста, а путеец от логиста, и какие карьерные перспективы сулит диплом РУТ (МИИТ), если попадешь на работу в правильную компанию.

О борьбе за абитуриентов между кафедрами, новом способе подачи документов и причудах поступающих корреспонденту «ИТ» рассказал ответственный секретарь приемной комиссии РУТ (МИИТ) Максим Бегичев.



– Помните ли вы времена, когда институты в зале консультаций буквально воевали за абитуриентов? Настойчивые тетушки – консультанты под руки вводили ошарашенных вчерашних школьников от стойки ИЭФа к ИТТСУ и наоборот?

– Помним. И не видим в них ничего плохого. Конкуренция – эффективный механизм и является мощным стимулом для кафедр активно заниматься привлечением талантливых ребят. В Российском университете транспорта нет привычных деканатов и факультетов, а есть институты. Поступающим порой непросто разобраться в такой структуре. Наша задача, как приемной комиссии – дать возможность молодым людям познакомиться со всеми направлениями подготовки, которые реализуются в университете.

– Сложно ли было трансформировать прежнюю систему?

– Это происходит практически без вмешательства со стороны приемной комиссии. Мир меняется естественным образом, и соответственно, меняется система работы с поступающими. В век цифровых технологий старые методы агитации сами отходят на второй план. Сейчас абитуриента нельзя привести за руку и сказать «у нас хорошо – поступай сюда». Старшеклассники прекрасно знают «где хорошо» по проводимым общественным мероприятиям, отзывам студентов и абитуриентов в социальных сетях и рейтингах на сайтах для поступающих.

– Как работает система электронной подачи документов?

– В 2020 году мы начали использовать несколько новых для нашего университета технологий: дистанционная подача документов через личный кабинет на сайте университета или на портале Госуслуг, а также через единый колл-центр. Это позволило упростить процесс подачи документов в университет. В итоге документы в РУТ подали на 30 % больше людей, чем в предыдущий год. А по программам среднего профессионального образования примерно на 50 % больше. Увеличение количества обращений в приемную комиссию более чем на 10 тысяч по сравнению с прошлым годом – увеличило среднее время обработки поданных документов. Мы сделали соответствующие выводы и приняли организационные меры, которые позволят нам в этом году серьезно увеличить пропускную способность приемной комиссии и избежать задержек.

– Вы когда-нибудь отправляли «тайных покупателей» в «приемку», чтобы проконтролировать работу консультантов?

– «Тайных покупателей» приемная комиссия сама к себе не отправляла. Но мы получаем большое количество сигналов по обратной связи, как от друзей и знакомых, подававших документы, так и от других поступающих, которые не стесняются в изложении своих впечатлений. Важно понимать, что конкурс при поступлении – очень «нервный» процесс. За коллегами мы приглядываем, и ежегодно сами подаем документы в другие вузы (или подсылаем наблюдателей). Считаем, что это необходимо, чтобы держать себя в тонусе, быть в курсе всех новаций, двигаться вперед.

Вообще, подача документов – это достаточно сложный процесс, который требует внимания и сосредоточенности, как со стороны поступающего, так и со стороны университета. Но и забавные ситуации у нас не редки. Например, в последний день подачи оригинала, поступающий пришел со своим «родственником», который пристально осматривал помещения, делал какие-то странные манипуляции, что-то шептал про себя, закатывал глаза. Мы поняли, что он помогает своему близкому человеку поступить с помощью различных «окультиных» процедур. Мы не стали мешать вершиться «чуду».

– Часто ли приходят конфликтные люди? На пример, очень громкие мамочки или «крутые» школьники с претензиями?

– Нечасто. К тому же у нас есть секретное оружие против тех, кто любит повредничать - карамель. Очень вкусная карамель, которой мы угощаем абитуриентов в кабинете ответственного секретаря во время серьезных разговоров. Люди пробуют конфеты, мгновенно добреют и с ними как-то проще сразу становится вести переговоры. А многие еще и с собой просят пару конфет!

– Расскажите еще о нюансах. Ведь работа с людьми – это всегда очень непросто.

– Сложностей как таковых нет, есть систематическая работа, которая требует понимания клиента, скажем так. Пару лет назад к нам подавали документы староверы - люди, которые отрицают электронную обработку документов. Они даже ЕГЭ сдавали посредством ручной обработки. Мы создали для них особые условия, которыми они, к сожалению, а может быть и к счастью, не воспользовались. Поступающие сказали, что Россия - это государство вымышленное и все их данные мы направляем в США.

Был еще один занятный случай. При поступлении в университет у одного из поступающих, помимо стандартного пакета документов, была с собой его собака, довольно милая. Как потом выяснилось, собака — это его талисман по жизни. Самое интересное – поступающий хоть и верил в приметы, но поступал на техническую специальность, где бал правят исключительно точные науки.



Подать документы для поступления в вуз теперь ещё удобнее. Сделать это дистанционно можно сразу несколькими способами: по почте, на портале Госуслуги, через личный кабинет rut-miit.ru.

Последний метод стал самым популярным среди абитуриентов 2020 года. Кстати, более 70% документов по результатам прошлогодней приёмной кампании были поданы без личного визита. В этом году документы для участия в конкурсе на поступление в Российский университет транспорта принимаются как очно, так и дистанционно. Тех, кто решит привезти аттестат в Приемную комиссию лично, встретит обновлённый фасад учебного корпуса 3 и зал подачи документов, экскурсия по университету и радушный приём от консультантов из числа сотрудников и студентов вуза.

Материал подготовила **Алиса ЯНЕЛИС**

От кого зависит прочность

Грешны – нам очень хотелось показать на примере, как можно и нужно заниматься наукой, не дожидаясь, когда тебе ее «спустят сверху», или пока еще способен пробежать стометровку хотя бы за 13 секунд, то есть в молодом возрасте.

Когда мы уже почти отчаялись в своих поисках, нам рассказали о человеке, который подходил во всех отношениях - старший преподаватель кафедры «Строительная механика» и по совместительству ведущий инженер испытательного центра Артём Семак организовал факультативную группу студентов, с которыми он в течении трех месяцев каждую неделю занимался настоящей наукой, без громких слов, бюрократии и дополнительной оплаты.

По пятницам преподаватель-энтузиаст и неравнодушные к механике студенты осваивали определение деформаций и напряжений в бетонных образцах, которые они сами и изготавливали.

По окончании курса слушателям были вручены сертификаты об окончании прохождения курса «Экспериментальной механики», на котором с удовольствием присутствовали проректор по науке Александр Савин и директорат ИПСС. Впрочем, ребята и не собирались на этом останавливаться. На следующий семестр каждый из них уже выбрал направление, в котором он хотел бы продолжить работу.

Корреспонденты «ИТ» прониклись симпатией к преподавателю-энтузиасту. И, несмотря на его смущение, мы все-таки получили ответы на несколько вопросов от Артёма Семака.

– Как возникла идея создания проекта?

– Сама идея зародилась порядка трёх лет назад. Я вообще рассматриваю преподавание, в первую очередь, как возможность поделиться своим опытом. Моя мотивация – желание дать студентам именно расширенные знания. Выпускники признаются, что многие вопросы в процессе обучения в университете освещаются весьма поверхностно.

Тут надо понимать, что студенты-технари делятся на теоретиков и практиков: и если первым вполне достаточно общения на сухом языке формул, то вторым тесно, неуютно

в рамках куцевого лабораторного практикума. Как показала практика, имеется приличное количество желающих понять теорию упругости и сопротивления материалов в буквальном смысле слова на пальцах.

– Одиннадцать ваших подопечных изобретателей - кто они? Как вы нашли друг друга?

– В основном это второй курс, мостовики. В группе активистов, как ни странно, есть четыре представительницы прекрасного пола, которые с огромным удовольствием освоили наклейку датчиков и пайку.



– Как на практике реализовали все задумки?

– Чёткого почасового плана не было: по мере наших встреч, рождались новые идеи. При подготовке к этим занятиям нельзя не упомянуть о некоей корыстной составляющей, а точнее о желании саморазвиваться. Замечу, что с каждым разом я стараюсь быть чуточку лучше: сдержаннее, добрее, убедительнее. Касательно студентов: ребята попались исключительно инициативные. Самостоятельно изготовив пару пробных растворов бетона, каждый из них привнес свой вклад в становление эксперимента небезызвестным методом проб и ошибок. И знаете, получалось. А самое замечательное во всем этом - видеть их горящие глаза.

– Извините за любопытство, ваша инициатива поощряется финансово?

– Когда я начал этим заниматься, то не просил у руководства материальной поддержки. Коварной мысли об увеличении заработка за счет того, что «смотрите, какой я молодец» - не имел. Что касается материалов – работали с тем, что было. Но директор института Таисия Васильевна

выделила средства на закупку необходимых расходных материалов для занятий на следующий семестр, за что ей отдельное спасибо.

– Что в перспективе?

– Поглядим – увидим. Впрочем, уже понятно, что мы пойдем дальше. В наших работах есть практическая нужда. В России много строят. И прочность будущих построек отчасти зависит от нас. Мои ребята это понимают.

Разрешите поблагодарить тех, без кого этот курс был бы невозможен:

– моих учителей – Курзину Елену Геннадьевну, Фимкина Александра Ивановича;

– Джагаряна Игоря Григорьевича, старшего преподавателя кафедры «СМиТ» – за помощь в проведении занятий и за полученные знания в области строительных материалов;

– Руководство ИПСС – за оказанное доверие;

– Студентов – за проявленный интерес и смелость.

Вероника Варичева, Алиса Янелис

Анна Матвеева



2015 – окончила бакалавриат по направлению «Мировая экономика», назначена на должность ассистента кафедры

2017 – окончила магистратуру по направлению «Управление персоналом», вступила в должность заместителя директора ИЭФ по молодежной политике

2021 – оставила должность заместителя директора, продолжила свое развитие в рамках кафедры и других направлений.

Понять – кто мы и зачем сюда пришли

На первом курсе, проходя по коридору, я услышала фразу из разговора двух седовласых преподавателей – «из МИИТа не уходят, из МИИТа выносят». Прошло десять лет. Я закончила бакалавриат, защитила диплом по магистратуре, поступила в аспирантуру, стала преподавать, потом ушла в журналистику, и все это в стенах теперь уже РУТ (МИИТ). Я вспоминаю ту фразу из разговора и думаю, а ушли ли они? А может...

В действительности за годы работы в университете я заметила, что даже очень взрослые птенцы, а порой и уже мудрые вороны, боятся вылететь из этого гнезда в неизвестность.

Хочу рассказать о человеке, который разрушил годами сложившиеся стереотипы.

Последние несколько лет с завидной регулярностью на страницах «ИТ» упоминалась Анна Матвеева. Она идейна, ее уважают, с большим интересом слушают студенты, почти в каждом вузовском мероприятии видна ее активность. Я познакомилась с ней в августе 2017 года, когда пришла на кафедру «Экономика труда и управление человеческими ресурсами» в качестве ассистента. Аня стала одним из моих наставников, «проводников» в мир большого преподавания несмотря на то, что была младше меня на год (хотя она была младше меня на год, и на момент нашего знакомства ей было всего 23).

Я была покорена ее самостоятельностью, ответственностью и профессионализмом. Признаюсь, меня даже удивляла совокупность всех этих качеств в таком юном преподавателе.

Почему я решила о ней написать? Во-первых, несколько месяцев назад героиня нашего интервью оставила пост заместителя директора, как говорится, «по доброй воле». Я уверена: узнать, есть ли жизнь за стенами альма-матер интересно многим нашим читателям. А во-вторых, то, в чем Аня развивается сегодня, быстро набирает популярность во всем мире. Human Design или Дизайн человека (ДЧ) – инструмент самопознания, который будет полезен людям всех возрастов и интересов, а особенно еще юным, которые пока только ищут себя.

– Существует стереотип, что с высокой должности просто так не уходят. Расскажи, легко ли тебе далось это решение и что помогло тебе его принять.

– В должности заместителя директора я провела прекрасных 3,5 года. За это время удалось создать отличную команду, благодаря которой наш Институт занимает лидирующие позиции. Все это требовало от меня много усилий и со временем начало приводить к физическому и эмоциональному выгоранию. Я понимала, что нужно что-то менять, но не решалась, пока не почувствовала себя совершенно истощенной.

Окончательное осознание, что пора принимать решение, пришло во время «дистанционки». Во время карантина я проводила много времени с семьей на природе и вернула себе ресурс жизнестойкости несмотря на то, что много и весьма продуктивно трудилась. У меня появилось гораздо больше свободного времени (как минимум я не тратила на дорогу до работы и домой по 3-4 часа в день).

– Не будем ходить вокруг да около. Дистанционка дала тебе возможность прийти к Дизайну Человека, ведь так?

– Да. Меня всегда увлекала психология, саморазвитие и различные системы самопознания. Курсы, марафоны, тренинги личностного роста – неотъемлемая часть моей жизни. Но у меня часто не хватало на них ни сил, ни времени. Я ушла в эти техники, потому что поняла, что много отдаю и мало получаю. Хотела разобраться в себе и найти формулу гармонии с собой.

Во время пандемии в марте 2020, когда настал бум открытых образовательных ресурсов и платформ, я начала тщательнее изучать всевозможные техники и системы саморазвития.

– Расскажи для непросвещенных, что такое Human Design и чем он может быть полезен?



– Самое ценное, что может сделать человек для себя самого – познакомиться лучше с собой. Дизайн Человека – один из инструментов, который помогает прийти к себе и начать слышать себя лучше.

Здесь нет ничего таинственного или мистического: четкая логическая система, основанная на движении звёздных частиц – «нейтрино» – относительно различных планет. Учеными доказано, что «нейтрино» имеют свой вес и влияют на все живые формы.

Human Design – учение, основанное на синтезе множества наук, таких как квантовая физика, астрология, генетика и прочие.

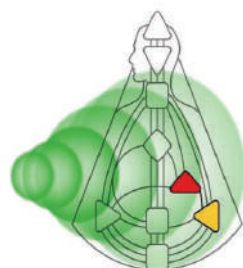
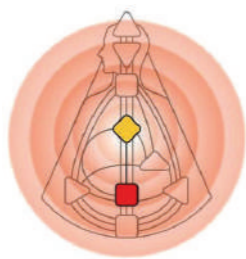
Я и сама пару лет назад отнеслась бы к этому скептически, пока не вникла в суть этой системы.

– Какие типы личностей выделяет Дизайн Человека?

По системе ДЧ выделяют разные типы личности, каждому из которых присущи свой уникальный набор качеств и особенности.

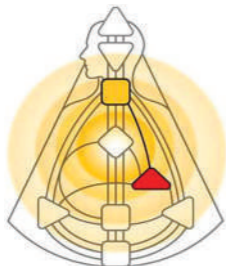
Основных типов четыре. Первая и самая многочисленная – **генераторы и манифестирующие генераторы – 70 %**.

Это обладатели чистой и мощной энергии, которые способны заряжать ею других людей. Пришли, чтобы творить, создавать и много-много работать. Важно научиться ждать и лучше слушать себя. Откликаться на занятия, которые приносят удовольствие.



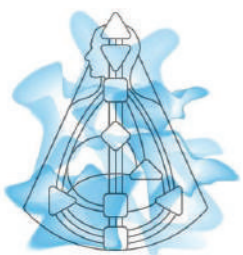
Проекторы – 20%. Мудрецы, способные очень тонко чувствовать других людей. Проекторам отлично подойдет умственная и ментальная работа, особенно «один на один» с другим человеком. Важно научиться дожидаться приглашения и признания, не лезть с советами и нравоучениями без запроса. А ещё позволять себе уставать, важно научиться восстанавливать свою энергию.

Манифесторы – 9%. Настоящие короли и влияния, способные запустить любые процессы. Очень часто закрытые по своей ауре, любители свободы и уединения. Важно учиться вежливости и информированию других людей. Не все понимают, что у них на уме.



Ну и, наконец, **рефлекторы**. Их всего 1%.

Люди, способные отражать других людей. Очень тонко чувствуют атмосферу вокруг, на уровне коллектива. Как лакмусовая бумага отражают качество общества вокруг. Им нужно научиться принимать свою природу и позволять себе быть разным.



– На своей странице в Инстаграм ты рассказываешь, что Дизайн гораздо глубже чем типы. Какую информацию несёт в себе бодиграф?

– Бодиграф можно назвать инструкцией к вам – как к новой технике, где прописано, как за вами ухаживать, как держать вас в рабочем состоянии, и какие особые рекомендации при взаимодействии с вами нужно учитывать.

Бодиграф учитывает темперамент вашего тела, ауры и способа взаимодействия с миром. А также как вы влияете на других людей и как вы их чувствуете. Там еще много чего: ваши способы принятия решений, основные способности, рекомендации по физической активности, совместимость с другими людьми и много всего еще.

– Используют ли Human Design в бизнесе?

– Сейчас компании стали активно использовать его в HR – все чаще встречаю истории, когда, например, проктор берет себе на работу только генераторов (тем самым очень мудро поступает). Руководители обращаются к подобным системам самопознания. Понимают, кому какая работа больше подойдет и где человек будет максимально эффективен. Основываясь на личностных особенностях человека гораздо проще найти подход к нему.

– Сколько стоят консультации профессионалов и зарабатываешь ли ты на этом?

– Некоторые консультации доходят до 20 тысяч за пару часов. Но это у суперспециалистов, которые сами отучились за полмиллиона. В моем случае все значительно скромнее.

– Сколько ты сама потратила на обучение?

– Около 60 тысяч рублей.

– Какие изменения произошли в твоей жизни после знакомства с этой системой?

– Дизайн открыл мне новые возможности. Я углубилась в преподавательскую деятельность, которая мне очень нравится. Сейчас помимо дисциплин в ИЭФ, я провожу тренинги для корпоративного института Газпрома и РАН-ХиНГСа по развитию Soft Skills. Еще мы открыли Семейную мастерскую WOODMAK по изготовлению изделий из дерева ручной работы. Ну, и еще я решила делиться своими знаниями о Human Design в своем блоге в Инстаграм – @matveevaannas

С помощью Human Design можно посмотреть и предположить человека к какой-либо деятельности, на основе его врожденных качеств и характеристик. Например, у меня это – работа с голосом, вовлечение и вдохновение, четкое структурирование и склонность к передаче знаний. Я всегда чувствовала ту силу, особенно как проектор, и получала удовольствие от процесса обучения и направления.

“Самое ценное, что может сделать человек для себя самого – познакомиться лучше с собой.”

– Есть такая шутка «Если современному человеку отрубить голову, то он еще 30 минут будет саморазвиваться». Ты считаешь, что за Дизайном Человека будущее. Почему?

– Современные люди все больше стремятся к личной эффективности и осознанности. Мы хотим понимать, кто мы, чем нам следует заниматься, как сделать нашу жизнь гармоничнее и счастливее. Крайне важно знать себя и видеть, где ты можешь быть максимально эффективным и полезным.

Human Design учит как раз этому.

– Прости за банальный вопрос, но не могу удержаться - ты счастлива?

– Безумно!

Беседовала **Алиса ЯНЕЛИС**

Туристическая эпоха РЖД



Пассажирооборот на сети РЖД в 2020 году снизился на 41,5% по сравнению с 2019 годом. Из-за коронавируса и ограничений в регионах, россияне перестали путешествовать, а иностранцев и вовсе перестали пускать в страну. «Но если люди не очень-то хотят ехать из точки А в точку Б, то почему бы не везти их несколько суток из точки А в точку А», – подумали в РЖД и, видимо, не прогадали.

Туристические поезда – не новинка, в СССР их нитками были изрезаны графики движения по всему союзу. Советский человек не летал в отпуск в Турцию или Египет, он ехал в путешествие по своей стране на туристическом поезде. Почему? Конечно, не потому, что отдыхать в союзе было приятнее, чем на средиземноморском побережье, просто выбора особо то и не было, да и за границу могли выехать далеко не все.

СССР не существует уже третий десяток, но история – как лента Мёбиуса, ситуация вернулась, уехать отдохнуть за границу стало весьма проблематично. Многие страны закрыли свои границы для туристов, а те, в которые сейчас можно попасть зачастую отсеивают массовый туристический поток неподъемными для среднестатистического россиянина ценами на билеты.

Правительство решило сделать упор на туризм внутренний, тем более, что в России действительно есть на что посмотреть. Придумали даже специальный кэшбэк 20% при оплате туров картой «Мир», все лишь бы россияне стреми-

лись оставлять деньги в России, а не вывозить их на иностранные курорты.

И вот тут в РЖД смекнули, пришло время возрождать туристические поезда, переставшие ходить в непростые 90-е. Появились и продолжают появляться невероятные маршруты, настоящее творчество от их составителей. Некоторые туристические поезда поехали по тем веткам, где вообще нет регулярного пассажирского движения, что предало им дополнительную изюминку.

Новогодние турпоезда на родину Деда Мороза в Великий Устюг, первый за 6 лет пассажирский поезд в Элисту (единственный железнодорожный административный центр России без пассажирского движения – прим. редакции), и даже скоростной поезд «Стриж» под паровозом – запущенные туристические поезда удивили даже настоящих путешественников и транспортных фанатов. С 29 мая РЖД запустили даже мультимодальный туристический маршрут из Москвы на остров Валаам, который предполагает перемещение на железнодорожном и водном транспорте и все это по схеме единого билета.

А еще в системе продажи билетов «Экспресс-3» для туристических поездов придумали несуществующие станции, например, Москва-Октябрьская Туристическая или Москва-Курская Туристическая, ведь зачастую для туристических поездов станции отправления и прибытия совпадают, а продать билет, в котором станция посадки пассажира

и высадки будет одна и та же технически невозможно.

Удалось опробовать несколько туристических поездов и мне. Прокатился по маршрутам Москва – Великий Новгород – Углич – Москва и Москва – Великий Устюг – Кострома – Москва.

«Зачем вообще нужны туристические поезда, чем они лучше? Есть же регулярные пассажирские маршруты, сел себе и поехал», – спросите вы. На самом деле, турпоезда – это очень удобно, обычно график составлен так, чтобы объединить несколько городов, стыковать которые вместе достаточно проблематично, к тому же путешествие укладывается в выходные. А еще, билеты на них можно купить прямо на сайте РЖД, а цены зачастую ниже, чем на регулярные – от 0,6 р. за км. Поэтому билеты обычно разлетаются за считанные минуты.

Пассажирооборот на сети РЖД в 2020 году снизился на 41,5 % по сравнению с 2019 годом.

Поезда, на которых удалось прокатиться мне, отправлялись вечером в пятницу из Москвы и прибывали в первый город утром в субботу. Для удобства пассажиров, находиться в поезде можно было до 10 утра, вне зависимости от времени прибытия.

В субботу целый день отводился на изучение первого города. Гулять можно было как самостоятельно, так и заказать экскурсии, которые стоили, впрочем, немало. Вечером в субботу поезд отправлялся, ночь снова проходила в поезде, утром в воскресенье состав прибывал во второй город, который уже находился поближе к столице. В районе 5-6 часов вечера поезд отправлялся из второго города и поздно вечером возвращался в Москву. По-моему, идеальная поездка на выходные. В целом, такие поездки позиционируются, как возможность разбавить московскую суету провинциальным колоритом.

Сейчас уже появились маршруты подлиннее, от нескольких дней до целой недели. В частности, сейчас в РЖД разработали график для «Жемчужины Кавказа», по которому круизный поезд будет курсировать до 25 сентября. Длительные остановки запланированы в Новороссийске, Кисловодске, Грозном, Махачкале, Дербенте и Волгограде. Время в пути – 6,5 суток, почти как до Владивостока.

Логика, по которой города объединяют в один поезд, не всегда очевидна.

К примеру, почему Великий Новгород именно с Угличем? Возможно потому, что в Новгороде обосновался первый Рюрикович, а в Угличе последнего Рюриковича убили. Но это не точно.

Но самое интересное в турпоезде – это неочевидная составляющая. Люди. В вагонах туристических поездов царит особая атмосфера, пассажиры здесь не уставшие от московских будней жители регионов, едущие с работы на выходные в родной город, а путешественники и туристы, с которыми есть о чем поговорить за чашкой чая в фирменном подстаканнике. Здесь вы найдёте себе соратников по духу. Как минимум у меня получилось именно так.

Однако, поезд все же остается поездом, каким бы комфортным он не был. Вагон вряд ли заменит вам номер в отеле, а прожить пусть даже два дня без полноценного душа некоторым будет трудновато. А еще соседи – это как потеря. Посему отправляясь в турпоездку на поезде, не забывайте подготовить себя морально, особенно это касается тех, кто больше привык к самолетам.

Спасут ли туристические поезда пассажирооборот и дадут ли новый виток развития для внутреннего туризма? Пока сложно сказать, но идея их возрождения, безусловно, неплохая. Нашупали ли в РЖД новую золотую жилу? Время покажет.



Материал подготовил Алексей ПЕТРОВ

Владыке умов, созидателю веры

В мае 2021 года на центральной площади подмосковного города Волоколамска был открыт памятник бывшему студенту МИИТа Константину Нечаеву – Владыке Питириму, чья удивительная судьба – пример верности России, православию и своей альма-матер.

Президент, ранее ректор РУТ (МИИТ), Борис Лёвин вспоминает:

– В сентябре 1943 года Константин Нечаев был зачислен в наш институт. Столица ещё находилась на военном положении: окна заклеены, на улицах – военные патрули. Константин жил на Маросейке и каждый день пешком добирался до площади Борьбы и обратно.

Ему особенно легко давались гуманитарные предметы: он умел слушать, слышать, понимать любого собеседника.

По традиции первую неделю первокурсники слушали известных учёных и профессоров РУТ (МИИТ). Студенту Константину Нечаеву запомнилась встреча с профессором В.Н. Образцовым: «неординарный человек, – позже отзывался он о нём. – Даже представился неординарно...».

Как «заповедное место» ему вспоминалась библиотека с её старинным интерьером, очередь за учебниками и выпрашиванием «на денёк» серьезных отраслевых изданий.

Митрополит Питирим вспоминал: «Ломоть чёрного хлеба не очень отягощал карман, а к вечеру он приобретал особо отменные вкусовые качества».

По итогам второго курса Константин Нечаев имел оценку «отлично» по основам марксизма-ленинизма, геодезии, черчению, электротехнике. Но с каждым месяцем юноша всё сильнее ощущал, что его призвание – в другом...

До третьего курса Константин Нечаев совмещал учебу в техническом вузе и в Богословском институте. А потом... душа потребовала избрать «благую часть, которая не отнимается» (Евангелие от Луки 10.42).

С конца 1950-х годов и до самой кончины жизненная стезя владыки Питирима была наполнена бесконечными трудами и ответственными назначениями: инспектор Московских духовных академии и семинарии, главный редактор «Журнала Московской Патриархии», профессор Московской духовной академии, Пражского и Словацкого университетов, глава Издательского отдела Московской Патриархии, доктор богословия... При содействии Владыки впервые, после многолетнего перерыва была издана «Русская Библия», называемой «антологией русской книжности».



При прямом содействии Владыки были организованы паломничества на Афон, готовились издания о православных монастырях Святой Горы. Издательский отдел, который не самые доброжелательные СМИ называли «медиа-империя Питирима», издавал богослужебные книги, 30 выпусков «Богословских трудов».

В смутные годы России и последние – СССР Питирим работал невероятно много: в Советском Фонде культуры (он его со-основатель), в Верховном Совете СССР (депутат с 1989 года). Выступал во многих СМИ по вопросам церковной, общественной, государственной жизни.

Служение Питирима вписано в историю Русской Православной Церкви, но он всегда помнил и любил свой «первый университет». По его инициативе в РУТ (МИИТ), первом из крупнейших технических вузов страны, в ноябре 2001 года начала работу кафедра теологии, которую Владыка сформировал и возглавил.

Митрополит Питирим привнес в жизнь университета множество изменений, сделавших вуз в полной мере правопреемником знаменитого Императорского училища. Во многом стараниями Владыки в первом главном корпусе университета была открыта домовая церковь МИИТа.

Как секретарь университетского комсомола я помню, какую громадную роль в воспитании молодежи играли стройотряды. Студенты РУТ (МИИТ) работали на БАМе с 1972 года: за два года, до того, как о нём узнала вся страна. И первым шагом возрождения былой славы и созидательного духа МИИТа в 1997 году, по предложению митрополита Питирима стало создание отряда, восстанавливавшего Иосифо-Волоцкий монастырь. Возглавил отряд Эрнст Серафимович Спиридонов – бывший командир знаменитого бамовского отряда отряда «Янкан-72».

После кончины Владыки на базе РУТ (МИИТ) был создан Фонд «Наследие митрополита Питирима». Фонд делает много полезных и важных дел, проводит Рождественские Питиримовские чтения с участием студентов и преподавателей, Духовной академии, насельников Иосифо-Волоцкого монастыря, видных общественных и религиозных деятелей.

Записал Игорь ШУМЕЙКО

Календарь событий

125-летия со дня образования университета

Август

Выпуск билета «Единый»
в индивидуальном
дизайн-макете

Сентябрь

Открытие
брендированной зоны
Минтранса России в ГУК-3,
Выставка «История,
развитие и служба МИИТ
на благо Отечества»,
Открытие Дома молодежи,
Туристический слет,
приуроченный
к 125-летию университета,
Форум «Транспортное
образование и наука»,
Презентация книги «125 лет
со дня образования
университета»,
Запуск тематического
поезда в Московском
метрополитене

Ноябрь

Международная спарта-
киада студентов транспорт-
ных вузов

Октябрь

Международная науч-
но-практическая кон-
ференция «В.Н. Образ-
цов – основоположник
транспортной науки»,
Фестиваль студенческого
творчества «Дебют»

Декабрь

Открытие выставки
на ст. метро «Воробье-
вы горы», приуроченной
к 125-летию со дня образова-
ния университета