



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ТРАНСПОРТА
РУТ (МИИТ)

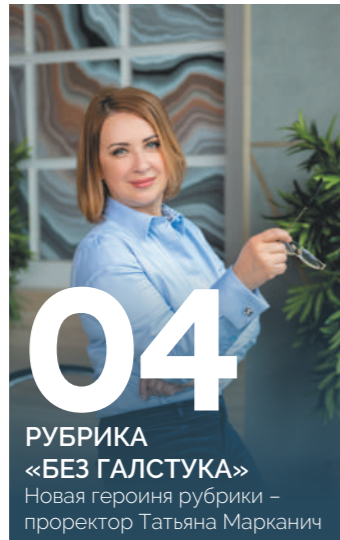
МАЙ 2023

ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА



03

О ВАЖНОМ



04

РУБРИКА
«БЕЗ ГАЛСТУКА»

Новая героиня рубрики – проректор Татьяна Марканич

07

КАК СОЗДАВАЛОСЬ ТВОРЧЕСТВО

Под звуки дрели: все о студенческой весне

10

СТАЛИНГРАДСКАЯ БИТВА

12

ДЕВУШКИ-БОЙЦЫ В СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЕ

14

КАКИЕ ИННОВАЦИИ СОЗДАЮТСЯ В УНИВЕРСИТЕТЕ

16

КТО ТАКИЕ МИСС И МИСТЕР УНИВЕРСИТЕТ?

18

РУБРИКА
«ВЫПУСКНИК»

Карьерный путь молодого специалиста «Росатома»

20

РУБРИКА «ДРУГОЙ ВЗГЛЯД»

О том, почему вчерашние студенты остаются в РУТ, и как университет поддерживает молодые кадры



31

БКЛ
Интересные факты о Большой кольцевой линии метрополитена

22

ПОТОМСТВЕННЫЙ МОСТОВИК

Татьяна Скрябина о строительстве и любви к мостам



24

ФОРМЫ ЭКСПРЕССИИ В ГЛАВНОМ ТРАНСПОРТНОМ

О спорте, эстетике и победе на международной арене

26

КАК НАШИ СТУДЕНТЫ ИНФРАСТРУКТУРУ СТРОИЛИ

Студенческий строительный отряд «Ямал» в рубрике «Гордость»

28

Я ВЛЮБЛЕН В ТЕБЯ, РОССИЯ, ВЛЮБЛЕН

Каждый день в университете проходят конференции, открытые лекции, наши студенты и преподаватели становятся организаторами, участниками и победителями творческих и научных конкурсов, круглых столов и мероприятий федерального значения. Обо всем этом в режиме онлайн вы можете знакомиться на сайте университета. Но о двух важных инфоповодах нашим читателям рассказали проректоры.

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ И СОТРУДНИКОВ РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА УВЕЛИЧИВАЕТСЯ



Вот, что говорит об этом проректор РУТ (МИИТ) **Михаил Тугаев**:

«В соответствии с майскими указами заработная плата профессорско-преподавательского состава регулярно повышается, в результате чего за последние 3 года заработная плата увеличилась

на 23 217 рублей, при этом гарантированная выплата увеличилась на 34 816 рублей. Выделено финансирование на доплаты за классное руководство в Гимназии РУТ (МИИТ). В соответствии с уровнем

инфляции увеличивается и заработная плата административно-управленческих работников.

Источником повышения заработной платы служит рост операционных доходов университета. Стабильно увеличивается норматив бюджетного финансирования, однако за последние 2 года уменьшился доход от дополнительных образовательных услуг и повышения квалификации. Ставится цель его нарастить.

Помимо операционных поступлений университет получает целевые субсидии.

Сейчас завершается этап проектирования и начинается переход к строительству, а деньги на это уже есть – 29 млрд рублей, в соответствии с постановлением Правительства. Благодаря поддержке Минтранса России последние 3 года нам выделяются большие средства на ремонт. Это позволяет значительно совершенствовать материальную базу, не отвлекая средства от операционной деятельности.

ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ РОССИЙСКОГО УНИВЕРСИТЕТА ТРАНСПОРТА ПРОВОДИТСЯ ВСЕРОССИЙСКАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ СТУДЕНЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «НЕДЕЛИ НАУКИ 2023»

Первый раз конференция проводится совместно с Российской академией наук при участии большинства отраслевых ВУЗов. Принимая во внимание опыт Академии, ее роль в вопросах развития и популяризации научных знаний, ее поддержку научно-технического творчества среди молодежи, можно предположить, что формат проведения конференции будет всеобъемлющим, а конференция привлечет не только лучших молодых ученых РУТ (МИИТ), но и распространится на всю территорию России.

Конференция пройдет в 2 этапа. Первый из них – региональный. На региональных площадках проходят заседания кафедральных секций и конференций. После завершения этапа лучшие работы готовятся к очной презентации на площадке Российского университета транспорта 29 мая, а 30 мая доклады победителей будут заслушаны в РАН с участием представителей Минтранса России. Победителей и участников награждают сертификатами и дипломами. По итогам конференции будет издан сборник работ финалистов с размещением в РИНЦ.

Это событие прокомментировал проректор РУТ (МИИТ) **Игорь Розенберг**:



«Проведение конференций в новом формате позволит не только повысить творческую активность студентов и привлечь их к научной и инженерной деятельности, но и сформировать единое научно-образовательное пространство для всех отраслевых транспортных вузов, установить контакты между будущими коллегами и создать условия для обмена опытом, знаниями и идеями, найти оригинальные решения многих важнейших задач в области научно-технологического развития Российской Федерации».

Материал подготовили **Мария ВЕЛИЧКО** и **Даниил КОКОРИН**

Татьяна Марканич – единственная женщина-проректор в нашем университете. Она гармонично дополнила руководящую плеяду, состоящую из представителей мужского пола, привнесла нетривиальный опыт в устоявшуюся систему. Татьяна Олеговна рассказала о поворотных моментах, которые изменили ее жизнь, и ключевых качествах хорошего руководителя. Встречайте новую героиню рубрики «Без галстука».

Беседовала Алина ПАШИНА

Татьяна Олеговна имеет большой опыт в управлении: на ее счету немало количество реализованных проектов федерального и регионального уровня, окружение состоит из надежной команды профессионалов и молодых кадров, выращенных с нуля. Уверена, что залогом любого успешного начинания, вне зависимости от финансирования и условий, является человеческий капитал, тот самый локомотив, который генерирует идеи и воплощает их в жизнь, люди – это самый ценный ресурс.

Об учебе

– Какими были Ваши школьные годы? Какой был любимый предмет?

– Школьные годы – это очень важный период, который оставляет яркий след в жизни каждого человека. Для меня это первые, но очень серьезные шаги в сфере управления: именно тогда, в 11 классе, я собрала свою первую команду и стала номинальным директором в день школьного самоуправления. Самым любимым предметом была история: она позволяла глобально смотреть на происходящее, а также выявлять закономерности и предопределять ход текущих событий. Мне очень повезло с окружением: рядом находились в основном мальчики, которые заряжали и подталкивали к активным действиям. Сочетание этих факторов в дальнейшем повлияло на профессиональную и личностную историю.

– Чем больше всего запомнились университетские годы?

– Университетская жизнь стала продолжением тех начинаний, которые были заложены ранее, просто появилось больше возможностей для маневров. Но, наверное, самым нетривиальным моментом, который лишней раз доказывает, что возможно все, если захочешь, – это выученный Уголовно-исполнительный кодекс за час и сорок минут – время поездки в электричке. В итоге сдала на «отлично». Это было и просто, и сложно одновременно.

О работе

– Как получилось, что Вы не только выбрали техническое направление, но и стали руководителем?

– Руководитель – это не только про высокую должность и статус, это прежде всего про принятие решений и определенные обязательства. Далеко не каждый, даже самый компетентный специалист, сможет взять на себя ответственность за действия другого человека, а тем более за результат работы целого коллектива. Руководитель – это про умение

СПРАВКА ИТ

Родилась в Беларуси, прожила там до 20 лет. Большую часть детства провела с дедушкой, пока родители служили в Германии. Дедушка был командиром отряда партизанов во время ВОВ. Всегда занимал серьезные посты, на пенсию уходил, будучи главным инженером металлоперерабатывающего завода. Бабушка всю жизнь работала педагогом начальных классов. Мама в советское время была начальником отдела качества на швейном предприятии, после распада СССР стала руководителем собственной фабрики по пошиву изделий. Папа служил в Германии, а, выйдя на пенсию, работал организатором перевозок дальнобойщиков.

Татьяна окончила колледж с красным дипломом, с единственной четверкой по политэкономии, затем переехала в Россию. Поступила в Московский новый юридический институт, родила первую дочь. После окончания института создала и возглавляла филиал этого же института в Московской области. В 2007 году стала самым молодым руководителем Тучковского автотранспортного колледжа. Проработала там 10 лет, в это же время была депутатом Рузского района. После возглавляла управление филиалов МАДИ, Межрегиональный центр повышения квалификации Росавтодора. Затем ушла и стала начальником Управления образования в «РОСДОРНИИ», где сопровождала Национальный проект «Безопасные качественные дороги» в части системы повышения квалификации. С апреля по август 2022 года была проректором Института развития профессионального образования.

слушать и слышать, готовность меняться и оперативно перестраиваться под запросы новой реальности, возможность идти напролом и, повторюсь, умение принимать решения. Все вышеперечисленные качества отдаленно проявляются у каждого водителя, когда тот выезжает на дорогу в час пик. Я за рулем с 10 лет, поэтому эти навыки стали неотъемлемой частью моей жизни.

– Как вы оказались в РУТ?

– В августе 2022 года меня пригласили вернуться в хорошо знакомую сферу, предложили стать проректором и заниматься в РУТ (МИИТ) развитием дорожного образования. Я не смогла отказаться.

**ТАТЬЯНА МАРКАНИЧ:
«МЕЧТАЛА БЫТЬ ХИРУРГОМ,
А СТАЛА ПРОРЕКТОРОМ»**

О семье и отдыхе

– **Что сейчас в работе приносит больше всего удовольствия?**

– Работа становится действительно интересной, когда она является логическим продолжением личностной составляющей и действенным рычагом для раскрытия внутреннего потенциала. Я неоднократно повторяю, что для меня дорожная отрасль – это намного больше, чем просто рабочее пространство, эта сфера прямым образом связана с моим стилем жизни. Конкретно в РУТ (МИИТ) меня привлекает большая концентрация единомышленников и квалифицированных специалистов, с которыми мы можем обмениваться идеями, полемизировать, и самое главное: все это одновременно происходит в дружеской атмосфере и на высоком профессиональном уровне. Самым приятным моментом остается тот факт, что, когда находишься в окружении представителей мужского пола, привыкших принимать стратегические решения медленно, но основательно, вырабатывается ощущение стопроцентной уверенности в завтрашнем дне. На мой взгляд, это очень надежный плацдарм для дальнейшего развития.

– **Какой вы руководитель?**

– Прежде всего, я командный руководитель, для меня самым ценным ресурсом всегда были и будут люди. Я не перестаю повторять фразу, которая стала уже профессиональным девизом: «Если у тебя нет команды, то ты и не руководитель вовсе». У каждого человека есть свои слабости и преимущества, есть сферы интересов, которые формируют его индивидуальность. Главная задача руководителя – это увидеть сильные стороны сотрудника, направить его в нужное русло, где он сможет раскрыть все грани своего мастерства в рамках поставленной задачи. Я всегда уважительно отношусь к членам команды. Да, бываю строгая, бываю невыносимая, но когда возникают серьезные жизненные ситуации – все объединяются. Считаю это достойным показателем.

– **В сентябре состоится первый набор студентов в Академию дорожного хозяйства, деятельность которой Вы курируете. По каким программам будет вестись обучение?**

– Обучение стартует по всем трем ступеням: бакалавриат, специалитет и магистратура – по профилю «Автомобильные дороги» (направление подготовки «Строительство уникальных зданий и сооружений»).

Уникальность программы в тесной связи с производством. Непосредственные разработчики программы – представители профессиональной среды – лидеры дорожно-строительной отрасли, крупнейшие работодатели. Учтены и требования образовательного законодательства, и пожелания рынка труда. Речь идет не только о практической подготовке, но и о теоретическом обучении. Планируется привлечение представителей работодателей к обучению (лекции, практические, лабораторные), а также выезды к месту выполнения работ, ведь дорожное строительство – это полевая работа.

– **Чем Вы гордитесь?**

– Моя самая большая гордость – это дети. Старшая дочь, ей 28, работает фотографом, ловит яркие моменты у крупных брендов и на индивидуальных фотосессиях, а также занимается психологией и помогает девушкам раскрыться. Младшая, ей 15, заканчивает 9 класс и в ближайшем будущем видит себя ресторатором.

– **Как отдыхаете после тяжелого рабочего дня?**

– Самый лучший вариант смены деятельности – это спорт, особенно когда он связан с плаванием, бегом и активными физическими нагрузками, например с «тасканием» железа. Сейчас все остается на любительском уровне, но в детстве профессионально занималась баскетболом.

– **Где черпаете вдохновение?**

– Везде. Вот сейчас с вами сижу и черпаю вдохновение. Вы красивая, амбициозная – это же здорово. Человеку свойственно излучать позитив, надо стараться приумножать такие моменты.

– **В чем секрет баланса? Как Вам удается оставлять «руководителя» за порогом и быть дома заботливой женой, любящей мамой?**

– Вообще, главным источником энергии и вдохновения для меня является моя семья. Я очень благодарна своему супругу, с которым могу быть легкой и слабой, на которого всегда можно опереться и быть уверенной, что придешь вечером, и ужин будет готов. Также меня многому учат дети: у старшей достаточно непростой характер, с ней я отрабатываю навыки дипломатии и с каждым годом становлюсь более терпеливой, а младшая держит в постоянном тонусе и не перестает напоминать, как нужно «жить жизнь».

О личном

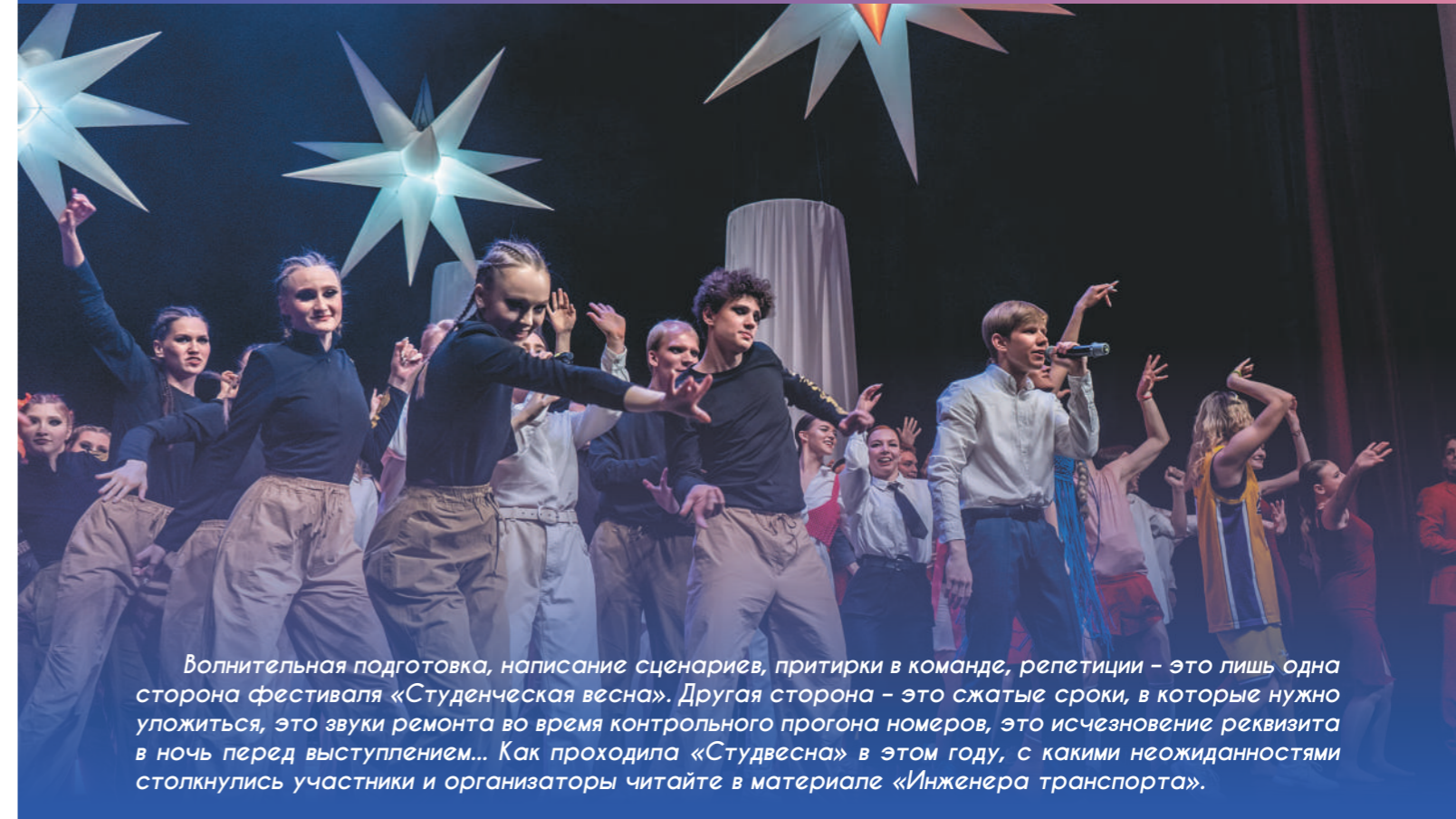
– **Есть ли у Вас личный секрет счастья?**

– Нет. Никогда не было и не будет. Это похоже на мысль о том, что каждый знает, как воспитывать чужих детей. В детстве по телевизору я смотрела черно-белую «Золушку», и я спросила у мамы: «А почему все сказки заканчиваются свадьбой?» Я до сих пор помню выражение ее лица, она сказала: «Таня, ну, потому что потом начинается самое интересное. Не всегда это сказка. Иногда это ужас». Счастье – оно ведь для каждого разное.

– **Какой самый необычный подарок получали?**

– Расскажу историю необычного, но очень полезного подарка, сделанного почти своими руками. Когда мой отец в советский период остался без работы, мама решила его как-то поддержать. Она поехала в Минск, пригнала ему «Камаз» – сама за рулем, а затем добавила: «Я тебе работу нашла».

КАК СОЗДАВАЛОСЬ ТВОРЧЕСТВО ПОД ЗВУКИ ДРЕЛИ



Волнительная подготовка, написание сценариев, притирки в команде, репетиции – это лишь одна сторона фестиваля «Студенческая весна». Другая сторона – это сжатые сроки, в которые нужно уложиться, это звуки ремонта во время контрольного прогона номеров, это исчезновение реквизита в ночь перед выступлением... Как проходила «Студвесна» в этом году, с какими неожиданностями столкнулись участники и организаторы читайте в материале «Инженера транспорта».

Беседовала Мария ВЕЛИЧКО

В этом году «Студенческая весна» в Российском университете транспорта выпала на 13 и 14 марта. Пять институтов и две академии представили свои конкурсные выступления на главной сцене Дворца культуры. А завершился творческий фестиваль гала-концертом 22 марта.

«Студвесна» РУТ (МИИТ) проходила в сотрудничестве с дирекцией программ и проектов Российского союза молодежи в Москве, а победители и призеры фестиваля претендовали на участие в окружном этапе «Московской студенческой весны» в составе делегации университета.

Победителем фестиваля в номинации «Концертная программа» стала Академия «Высшая инженерная школа» с постановкой «Семь смертных грехов». Почти вся их постановка прошла на следующий этап отбора. А Гран-при взяли сразу два танцевальных коллектива: театр танца «Just Modern» и ансамбль народного танца «Юность». Лауреатами фестиваля стали 44 студента из 334 участвующих. А 97 ребят представили РУТ (МИИТ) на московском этапе «Весны».

ИТОГИ «СТУДВЕСНЫ – 2023»

Баллы институтов за номера суммируются для составления внутриуниверситетского рейтинга.



АВИШ



ИПСС



ИУЦТ и ИТТСУ



О новом формате и сложностях, с которыми пришлось столкнуться, рассказала организатор «Студенческой весны – 2023» Татьяна Коноплева.

«В этом году мы уже в третий раз участвуем в «Московской студенческой весне», но вузовский этап представлен впервые, и мы полностью внедрили в новый формат. Наша «Весна» была отборочным этапом. В связи с этим появились новые направления: «Арт», «Медиа», «Видео», а «Мода» была представлена вообще первый раз. Номинации разбились на подноминации. Всего направлений было 10.

Также передвинулись сроки проведения фестиваля. Обычно он проходил в апреле, но в этот раз для участия в городском этапе пришлось проводить его в марте. Мы постарались сохранить традиционный формат конкуренции между институтами, оставили их концертные программы. Одна из них прошла на московский этап и уже была представлена там, усиленная другими номерами. Думаю, мы стали на уровень выше. У нас были представители жюри из дирекции «МСВ», на гала-концерт награждать победителей приехал ее руководитель Сергей Соколов.

Сложности были связаны только со сроками. Ребятам пришлось за три недели полностью придумать постановки, отрепетировать их и показать на сцене ДК. Но все справились: фестиваль получился качественным, а номера – сильными. Многие прошли на Москву и уже были представлены там в конце апреля.

А еще параллельно с фестивалем во Дворце культуры шел ремонт. Во время выступлений могла внезапно засверлить дрель. Как-то мы шли по коридору в Белый зал, чтобы посмотреть на номинацию «Мода». Нас встретили рабочие и сказали, что вообще-то здесь идти нельзя. Пришлось искать другой путь. Члены жюри отнеслись к этому лояльно и даже посмеялись. Но звуки стройки в моменты «Художественного слова», конечно, нас заставляли врасплох. Организаторам пришлось выбегать из зала и просить прервать работу на полчаса.

Но в целом фестиваль удался. Для нас он еще продолжается. Мы надеемся, что наши ребята пройдут на Россию и поедут в Пермь. Результаты будут известны на московском Гала-концерте в середине мая».

Лучше всего рассказать про фестиваль могут его участники, ведь только они видят всю «внутреннюю кухню». Эмоциями от фестиваля поделились его победители.

Алтынай Батаргали, ИПСС,

первое место в вокальном соло и второе место в составе вокального коллектива



«В этом году все было не так, как в предыдущие... Я впервые выступала не за ИЭФ, и свободная тема «Студвесны» немного выбивала из колеи. Но в этом было что-то завораживающее.

Соло я пела в постановке ИПСС, а с вокальным коллективом «АДАМ» было все сложнее. Половина коллектива учится в ИЭФ, половина – в ИПСС. Мы долго думали, как решить эту проблему, и в итоге, чтобы никого не обидеть, остановились на ИМТК, так как это нейтральная сторона. Спасибо им за то, что с радостью приняли.

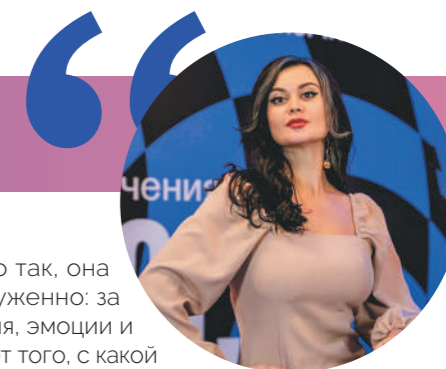
Я уже давно выступаю на сцене ДК – и одна, и в составе нашего квартета. Раньше думала, что в коллективе мне выступать комфортнее, ведь на сцене чувствуется поддержка ребят. Но и у сольных выступлений тоже есть свои плюсы, и сейчас могу сказать, что чувствую себя отлично в обоих амплуа. С «АДАМом» мы заняли второе место, но мы точно можем больше. Если говорить про соло, то я предполагала, что займу призовое место, но

о конкретной цифре не задумывалась. Очень приятно, что мой труд оценили на высший балл, и для меня это личная победа.

Сложно было совмещать подготовку коллективного номера с остальными важными частями репетиций. В постановке ИПСС я не только пела соло, но и играла роль угонщицы. Нужно было ходить на все репетиции. По сценарию у меня был возлюбленный, Андрей Парфенов, с которым мы должны были отыгрывать эмоции, не всегда ходил на репетиции, и мне приходилось делать все самой. Мне часто приходил на помощь Егор Пинаев, мой коллега по вокальному коллективу. Это было забавно, ведь я понимала, что на выступлении будет не он. Поэтому почти все, что происходило на сцене, было импровизацией. (Смеется. – Прим. ред.). На сцене вообще было очень весело и душевно».

Вероника Заремба,

руководитель коллектива «Just Modern», Гран-при фестиваля



«Номер «Священный мошпит» впервые появился на сцене ДК на вокально-танцевальном фестивале «Perfomance». Поскольку формат этой «Студенческой весны» позволял использовать ранее показанные номера, было решено чуть изменить концепцию и выступить с ним вновь, поскольку коллективу он очень понравился своей невероятной энергетикой.

Такого результата не ожидала даже я, ведь последний раз Гран-при тогда еще «Миитовской весны» коллектив получал в 2016 году. Каждая победа, я считаю,

захотим. (Смеется. – Прим. ред.). Поэтому в этот раз чувствовали себя увереннее. Но победа стала неожиданной и вообще казалась розыгрышем. И эта победа – цена приложенных ребятами усилий. Без этого ничего бы не получилось!

Был один загадочный случай, которому мы до сих пор не нашли объяснения. После репетиции в ДК мы оставили реквизит на четвертом этаже. Помимо основной декорации, там была коробка с мелким реквизитом. И за день до выступления эта коробка бесследно исчезла. Там было вообще все: меню на столы для первого номера, бутылки в воске для украшения бара, гирлянды для этих бутылок, большая пачка фальшивых денег для номера «Алчность», корзинка под фрукты, блестки для макияжа девочкам. Поэтому ночью перед выступлением мы в общепит декорировали бутылки воском, утром сбегали за новыми деньгами, нашли корзину дома у ребят. Хорошо, что блесок было две упаковки, и одну я случайно забрала себе. Мы были нервные и растерянные, но главное, что все обошлось и мы вышли из ситуации».

В любом конкурсе или фестивале главное – желание участвовать и общие старания. Тогда и силы находят, и идеи приходят в голову, и все решения обязательно оказываются правильными. Наши студенты всегда готовы идти дальше, а РУТ (МИИТ) продолжит радовать своими конкурсами и фестивалями!

ПАМЯТИ СТУДентОК МИИТ – БОЙЦОВ 19 ОТДЕЛЬНОГО БАТАЛЬОНА ВНОС – ПОСВЯЩАЕТСЯ....

От хранителей истории – сотрудников музеев в повествованиях о Великой Отечественной войне – часто ждут ярких рассказов о героях и их подвигах. Подвиги непременно должны быть впечатляющими, истории – яркими и захватывающими, подкрепленными внушительными цифрами, высокими наградами. Все так... Но пусть история, о которой пойдет речь в статье, напомнит о том, что Победа в самой страшной и кровопролитной войне XX столетия стала возможной благодаря ежедневным подвигам всех граждан своей страны, всех без исключения, независимо от их возраста, пола, профессии. Именно потому, что девочки-студентки МИИТа, отправившиеся добровольцами на фронт в 1942 году, не считали себя героинями, их историю сегодня сотрудники музея РУТ (МИИТ) восстанавливают по крупицам в архивах, и новые факты их боевого пути публикуют впервые за 80 лет.

Материал подготовили **Лидия Енова, Екатерина Куликова**

ИЗ ИСТОРИИ

Стратегическая оборонительная операция на сталинградском направлении продолжалась больше 200 дней и ночей и включала два этапа:

первый – ведение оборонительных боевых действий войсками фронтов на дальних подступах к Сталинграду (17 июля 1942 г. – 12 сентября 1942 г);

второй – ведение оборонительных действий по удержанию Сталинграда (13 сентября 1942 г. – 18 ноября 1942 г).

Активное участие в обороне города на Волге принял Сталинградский корпусной район противовоздушной обороны (СКР ПВО). Приказом народного комиссара обороны СССР Маршала Советского Союза К.Е. Ворошилова от 20 апреля 1942 года Сталинградский дивизионный район противовоздушной обороны был преобразован в Сталинградский корпусной район противовоздушной обороны (СКР ПВО). В ходе ожесточенных боев в междуречье Волги и Дона войска корпуса вели активные боевые действия. Накануне Сталинградской битвы в состав СКР ПВО входили 76 частей и подразделений с численностью личного состава 33 468 человек.

ИЗ ИСТОРИИ

В соответствии с постановлением Государственного комитета обороны СССР от 25 марта 1942 года 100 тысяч девушек-комсомолок направлялись в части противовоздушной обороны для замещения должностей телефонистов, радистов, разведчиков-наблюдателей за воздухом и зенитной артиллерии, а также других «мужских» военных должностей.

Так в мае 1942 года в состав корпусного ПВО прибыли 3 116 девушек в возрасте от 19 до 25 лет. Требовалось в кратчайший срок обучить и натренировать их на несение боевого дежурства в частях корпусного ПВО и в отдельных батальонах

воздушного наблюдения, оповещения и связи. Девушки – комсомолки были призваны из различных городов Советского Союза. Московский институт инженеров транспорта им. И.В. Сталина (МИИТ) в 1941 году был эвакуирован в Новосибирск. Именно оттуда 27 девушек – комсомолок, студенток 1-4 курсов МИИТа ушли добровольцами в Красную Армию и были отправлены на Сталинградский фронт. Приказом от 8 июня 1942 г. они все были зачислены в 19 отдельный батальон воздушного наблюдения оповещения и связи (ОБ ВНОС).

ИЗ ДОНЕСЕНИЯ НАЧАЛЬНИКУ ПОЛИТОТДЕЛА 4 ДИВИЗИИ ПВО.

Донесение 19 отдельного батальона (ОБ) ВНОС 18-23 июня 1942 г.:
«...7. Прием нового пополнения. Женщины и девушки-комсомолки находятся в д. Шарово Лозано-Алексеевского района. С 11 по 14 июня совершен марш в 102 км. Прошел организованно. Отстающих не было. С 15-го занятия строго по программе, желание усвоить специальности ВНОС у всех большое...»

В подразделениях 19 ОБ ВНОС ежедневно по десять часов в дневное и по два часа в ночное время проводились занятия по боевой и политической подготовке. Девушки-новобранцы успешно прошли подготовку, при проверке абсолютное большинство получили оценки «хорошо» и «отлично».

Батальон с первых дней образования находился в подчинении штаба ПВО КОВО и в оперативном подчинении дивизии ПВО. Командование принял капитан Павел Форис.

БОЙЦЫ ВНОС ДОЛЖНЫ БЫЛИ ЗНАТЬ НА «ОТЛИЧНО»:

1. задачи службы ВНОС;
2. назначение, состав, имущество наблюдательного поста и элементы боевого порядка;
3. оборудование ВНОС;
4. материальную часть винтовки;
5. средства связи НП ВНОС и порядок использования донесений типа «ВОЗДУХ». Так же на «отлично» уметь:
6. обнаруживать, опознавать, определять курс, высоту тип и количество вражеской авиации;
7. отличать силуэты самолетов СССР, Англии и США, состоящих на вооружении Красной Армии;
8. описать все характерные особенности устройства любого самолета, определять тип самолета по любой части (хвостовому оперению, форме фюзеляжа, плоскости, моторной группе);
9. начертить по памяти форму силуэта самолетов Германии, Италии и Румынии;
10. выполнять упражнение № 1 из винтовки, оберегать винтовку;
11. начертить цепь токопроводения;
12. правильно включать телефонные аппараты УНА-И и УНА-Ф, МБ «Красная заря» в однопроводную и двухпроводную цепь;
13. выполнять требования дисциплинарного, строевого, а также внутренней службы уставов.

ИЗ ОТЧЕТА О БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ 19 ОБ ВНОС ЗА ГОДЫ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941- 1945 ГГ.:

«В июне 1942 г. на пополнение батальон получил девушек. Женского обмундирования к этому времени не было, подвезти по железной дороге составляло большие трудности, т.к. в первую очередь перевозились боеприпасы. Поэтому 1,5 месяца девушки находились в части в своих платьях. Совершили переход с Купянска до ст. Балашев в своей обуви. Только потом в Сталинграде девушки-бойцы были обмундированы.»



Силуэты американских самолетов



Силуэты самолетов фашистской Германии

ИЗ ДОНЕСЕНИЯ ПОЛИТРУКУ 19 ОБ ВНОС:

«За время подготовки новобранцев было выпущено 20 боевых листков и особо была отмечена лучший редактор девушка – комсомолка Лариса Кнороз (студентка 1 курса группы 11 факультета инженеров путей сообщения), которая сумела нацелить личный состав взвода на устранение недостатков в обучении.»

Бойцы прошли весь путь со своим батальоном с 1941 по 1945 гг. Важно отметить, что благодаря умелым действиям командира личный состав батальона понес на Сталинградской дислокации минимальные потери.



УТКИНА ВАЛЕНТИНА



ЖУГАН ГАЛИНА



СОБОЛЕВА ТАТЬЯНА



НАЗАРОВА ЛАРИСА

В приказах этого периода отдельными пунктами выделены порядки размещения девушек-бойцов в крытых вагонах, обеспечение их санитарными принадлежностями и горячим питанием на наблюдательных постах. О внимательном отношении командира батальона к девушкам говорят документы, найденные в архивах.

В районе дислокации пролетело и зарегистрировано по донесениям НП за летние месяцы 35 230 самолето-пролетов.

Студентки МИИТ в ноябре 1942 года получили отличные характеристики командира 2 роты 19 ОБ ВНОС лейтенанта Бидермана.

ВЫСТАВОЧНЫЙ ПРОЕКТ

К 80-летию юбилею окончания Сталинградской битвы музеем РУТ (МИИТ) был подготовлен выставочный проект, где представлены архивные материалы, фотографии, эскизы к фильму «Сталинград», 2013 г. (режиссер Ф. Бондарчук, художник – постановщик С. Иванов) и работы художников-баталистов на тему Сталинградской битвы.

Музей выражает благодарность архиву РУТ (МИИТ), ФГКУ «Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации» (г. Подольск), а также информационным партнерам проекта: ФГБУК «Государственный историко-мемориальный музей-заповедник «Сталинградская битва» (г. Волгоград), Студии военных художников им. М.Б. Грекова (г. Москва), ГАУ Ямало-Ненецкого автономного округа «Ямало-Ненецкий окружной музейно-выставочный комплекс имени И.С. Шемановского», ВПК «Высота» (г. Раменское) и его руководителю Н.К. Юдину.

ЗАЩИТА СТАЛИНГРАДА

На Сталинградской дислокации в 1942-1943 гг. батальон выполнял боевую задачу по обороне Сталинграда и Урало-Рязанской железной дороги. Наблюдательные посты (НП) ВНОС, которые дислоцировались вдоль железной дороги на подступах к Сталинграду, а затем по линии фронта по реке Волга, систематически подвергались бомбометанию со стороны противника. В дни Сталинградской битвы в воздухе находилось большое количество самолетов врага. А 23 августа 1942 года германская авиация нанесла массированный удар по Сталинграду, уничтожив значительную часть города и десятки тысяч его жителей. Массированные бомбардировки проводились с целью деморализовать защитников Сталинграда и облегчить вермахту захват города. В то время немцы имели подавляющее превосходство в воздухе и отразить этот удар силами советской авиации и ПВО города было делом малореальным.

Авиаудары продолжались в течение нескольких дней. В результате погибло около 40 тыс. советских граждан. Не только мощь авиаудара, но и дома (в основном деревянные), к середине августа высушенные солнцем, легко загорались, а водопровод был поврежден еще во время предыдущих налетов. То обстоятельство, что по Волге разлилась нефть, сильно затрудняло тушение пожаров. Значительная часть Сталинграда выгорела. Гитлеровцы впоследствии отмечали, что их наступление проходило по территории рабочих поселков, которые превратились в лес печных труб, оставшихся от полностью уничтоженных огнем домов. Эта была Апокалипсис, запечатленный на немецких фотографиях. Под массированными ударами линии связи непрерывно рвались. Личный состав НП, невзирая на непрерывное бомбометание, своевременно восстанавливал повреждения и передавал донесения о появлении воздушного противника.

«ЗА ОБОРОНУ СТАЛИНГРАДА»

28 ноября 1942 г. на имя командира 19 ОБ ВНОС пришло письмо от Бугрова Н.А., отца одной из лучших радистов батальона, студентки 2 курса эксплуатационного факультета Лидии Бугровой. Отец справлялся о местонахождении дочери и был обеспокоен ее двухмесячным молчанием. В документах политрука ОБ И.Е. Барбарука сделана пометка: «Сообщить отцу о нахождении бойца и копии ответа (направить) в г. Сердобск в/ч 781 о том, что боец Бугрова Лида выполняет боевую задачу, здорова и ей сделано внушение со стороны политрука Барбарука о необходимости писать письма отцу».

Несмотря на напряженную ситуацию, бойцы получали новые знания и в батальоне регулярно проводились учебные сборы.

ПРИКАЗ ПО 19 ОБ ВНОС № 372 ОТ 31.12.1942 Г.:

«Сего числа сборы радистов – бойцов девушек-комсомолок считать оконченными. 2-х месячная программа подготовки радистов выполнена. Лучшие образцы учебы по усвоению программы показали бойцы:
1. Лаврова З.А. (премия 100 руб);
2. Иванова А.Г. (премия 100 руб);
3. Уткина В.И. (премия 100 руб);
4. Метлина Н.Е. (премия 50 р.).
Руководил курсом лейтенант Васюра Е.В.»

В феврале 1943 г. бойцам 19 ОБ ВНОС Маргарите Захаровой, Галине Жуган и Татьяне Соболевой была вынесена благодарность за отличное несение боевого дежурства, отличные и хорошие результаты в боевой и политической подготовке.

ИЗ ДОНЕСЕНИЯ:

«Ефрейтор Назарова Лариса (3 курс инженерно-экономического факультета): Аккуратный, исполнительный боец. Хорошо справляется с работой старшей телефонистки».
Младший сержант Жуган Галина: «Исключительно дисциплинированный аккуратный боец. Отлично несет боевую службу по посту».
Ефрейтор Соболева Татьяна: «Энергичный, дисциплинированный боец. Отлично несет боевую службу».

Студентка факультета путей сообщения МИИТ Валентина Уткина была одной из лучших радисток батальона. В 1944 г. старший сержант Уткина была отозвана в распоряжение штаба дивизии ПВО, дислоцированной в Варшаве.

Начальниками наблюдательных постов стали студентки МИИТ:

- 1 курса путейского факультета Надежда Кузнецова;
- 4 курса инженерно-экономического факультета Маргарита Захарова;
- 1 курса факультета путей сообщения Валентина Уткина;
- 2 курса строительного факультета Валентина Элеменкина;
- 1 курса тоннельного факультета Елена Лебедева.

Студентки 2 и 3 курсов экономического факультета МИИТ Татьяна Соболева и Раиса Вярвельская были назначены комсоргами рот.

Все студентки МИИТ – бойцы 19 ОБ ВНОС получили звания ефрейторов, младших сержантов, сержантов. Все до одной были представлены к медалям «За оборону Сталинграда». Александра Дерюгина, Валентина Элеменкина, Софья Мамонтова, Татьяна Соболева и Надежда Кузнецова – к медалям «За боевые заслуги».

Студентка 2 курса эксплуатационного факультета Лариса Панисова погибла в 1945 г.



Список студенток МИИТ сверен со списком личного состава 19 ОБ ВНОС архива Министерства обороны РФ и списком студентов института из архива РУТ МИИТ имени И. В. Сталина за 1942 год.

Воинские звания приведены в соответствии с актом вручения медалей «За оборону Сталинграда» 1945 года (основание – Указ Президиума Верховного Совета СССР от 22 декабря 1942 года).

1. Агапова Капитолина, Экономический факультет МИИТ 3 курс, ефрейтор-телефонист 19 ОБ ВНОС;
2. Бугрова Лидия, Эксплуатационный факультет МИИТ 2 курс, ефрейтор-наблюдатель 19 ОБ ВНОС;
3. Вярвельская Раиса, Экономический факультет МИИТ 3 курс, младший сержант - начальник наблюдательного поста 19 ОБ ВНОС;
4. Дерюгина Александра, факультет Путей сообщения МИИТ 1 курс, младший сержант 19 ОБ ВНОС
5. Ершова Наталья, Инженерно-геологический факультет МИИТ 1 курс, младший сержант 19 ОБ ВНОС;
6. Жуган Галина, Эксплуатационный факультет МИИТ 2 курс, младший сержант 19 ОБ ВНОС;
7. Захарова Маргарита, Экономический факультет МИИТ 4 курс, младший сержант 19 ОБ ВНОС;
8. Кнороз Лариса, Инженерно-геологический факультет МИИТ 2 курс, сержант 19 ОБ ВНОС;
9. Коробова Нина, Тоннельный факультет МИИТ 1 курс, ефрейтор 19 ОБ ВНОС;
10. Кузнецова Надежда, Путейский факультет МИИТ 1 курс, сержант 19 ОБ ВНОС;
11. Лебедева Елена, Тоннельный факультет МИИТ 3 курс, красноармеец-наблюдатель 19 ОБ ВНОС;
12. Мамонтова Софья, Эксплуатационный факультет МИИТ 2 курс, сержант - начальник наблюдательного поста 19 ОБ ВНОС;
13. Назарова Лариса, Экономический факультет МИИТ 4 курс, ефрейтор-телефонист 19 ОБ ВНОС;
14. Никишова Елизавета, факультет Путей сообщения МИИТ 1 курс, ефрейтор-радиотелеграфист 19 ОБ ВНОС;
15. Павловец Нина, факультет Путей сообщения МИИТ 1 курс, красноармеец-наблюдатель 19 ОБ ВНОС;
16. Павловская Елена, Экономический факультет МИИТ 2 курс, ефрейтор-телефонист 19 ОБ ВНОС;
17. Панисова Лариса, Эксплуатационный факультет МИИТ 2 курс, ефрейтор - наблюдатель 19 ОБ ВНОС;
18. Попова Татьяна, факультет Путей сообщения МИИТ 1 курс, младший сержант - начальник наблюдательного поста 19 ОБ ВНОС;
19. Проскурина Валентина, Путейский факультет МИИТ 2 курс, красноармеец-наблюдатель 19 ОБ ВНОС;
20. Соболева Татьяна, Экономический факультет МИИТ 2 курс, ефрейтор - наблюдатель 19 ОБ ВНОС;
21. Уткина Валентина, факультет Путей сообщения МИИТ 1 курс, ефрейтор - наблюдатель 19 ОБ ВНОС;
22. Широкова Мария, факультет Путей сообщения МИИТ 1 курс, красноармеец-наблюдатель 19 ОБ ВНОС;
23. Элеменкина Валентина, Строительный факультет 3 курс, сержант - начальник наблюдательного поста 19 ОБ ВНОС;
24. Лапина Анна, 2 курс МИИТ, ведется дальнейший поиск сведений;
25. Лобанкова Ираида, 2 курс МИИТ, ведется дальнейший поиск сведений;
26. Метлина Елизавета, 1 курс МИИТ, ведется дальнейший поиск сведений.



АГАПОВА КАПИТОЛИНА



ПАВЛОВЕЦ НИНА



ПРОСКУРИНА ВАЛЕНТИНА



ДЕРЮГИНА АЛЕКСАНДРА



БУГРОВА ЛИДИЯ



МАМОНТОВА СОФЬЯ



ЭЛЕМЕНКИНА ВАЛЕНТИНА

ЦЕЛЕВОЕ ОБУЧЕНИЕ: ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРИМЕНЕНИЮ

При поступлении в университет у будущих студентов появляется множество вопросов, ответы на которые порой не так легко найти. «Инженер транспорта» решил разобраться в одном из вариантов обучения – целевом.

Материал подготовила Анастасия УШАКОВА

ПОЧЕМУ ЭТО ВАЖНО?

Подготовка специалистов в отраслевых образовательных учреждениях транспортного комплекса страны – важный этап наполнения рынка труда кадрами высокой квалификации. Огромную роль здесь играет система целевого обучения, которая более 40 лет является основой для укомплектования предприятий отрасли необходимыми специалистами.

В настоящее время в РУТ (МИИТ) обучается порядка 5 тысяч студентов-целевиков, что составляет 18,5% от общего количества студентов университета. Студенты-целевики обучаются, в основном, по инженерным специальностям: «Эксплуатация железных дорог», «Системы обеспечения движения поездов», «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей» и другие.

В ЧЕМ ПРЕИМУЩЕСТВА?



Евгений Глазков,
и.о. директора Центра по связям с производством и целевого обучения учебно-методического управления

Для абитуриентов это, в первую очередь, поступление по отдельному конкурсу.

Для обучающихся – получение дополнительных мер

поддержки от заказчика целевого обучения: оплата дополнительных образовательных услуг (в том числе получение рабочей профессии), стипендии за успешную учебу, гранты на разработку выпускных квалификационных работ, оплачиваемые стажировки на предприятиях, оплата проезда, предоставление материалов для написания курсовых и выпускных квалификационных работ и многое другое.

Также у студента есть возможность прохождения практики на объектах организации-заказчика, что впоследствии поможет лучше адаптироваться на рабочем месте после окончания университета, ведь одно из главных преимуществ целевого обучения – гарантированное трудоустройство в соответствии с полученной квалификацией.

УДОБНО ЛИ ЭТО УНИВЕРСИТЕТУ?



Надежда Яшина,
начальник отдела целевого обучения

Немаловажным фактором для университета является повышение качества подготовки специалистов. Эта задача реализуется совместно с заказчиками целевого обучения, что подразумевает изучение новых технологий профессорско-преподавательским составом, то есть регулярное повышение квалификации нашими преподавателями.

Участие руководства и ведущих специалистов ОАО «РЖД» в образовательном процессе, стажировки и экскурсии на передовые предприятия, оснащенные новейшими технологиями, современными видами техники и информационными технологиями – все это результат сотрудничества вуза и производства.

Будущий работодатель участвует в оснащении учебно-лабораторной базы современными тренажерными комплексами, которые помогают студентам получить практические навыки. Заказчики целевого обучения участвуют в организации производственной практики студентов на оплачиваемых рабочих местах, что обеспечивает качественную подготовку специалистов, определяют актуальные для производства темы выпускных работ и мотивируют лучших студентов путем доплаты к стипендии и участия в молодежных проектах, проводимых работодателем.

ЧТО ДЕЛАТЬ АБИТУРИЕНТУ?



Максим Бегичев,
заместитель ответственного секретаря Приемной комиссии РУТ

Как только у Вас появится на руках заключенный договор о целевом обучении, Вы сможете начать процесс поступления в РУТ (МИИТ).

Собранный комплект документов необходимо подать в университет в установленные даты:

- **20 июня – 12 июля** для поступающих по результатам внутренних вступительных испытаний;

- **20 июня – 21 июля** для поступающих по результатам ЕГЭ.

Подать документы можно несколькими способами:

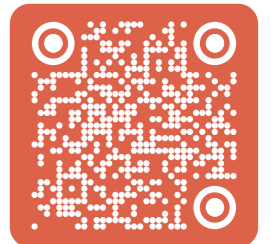
- **лично;**
- **дистанционно** (через личный кабинет на сайте РУТ (МИИТ) или через единый портал государственных и муниципальных услуг (ЕПГУ);
- **с помощью операторов почтовой связи общего пользования** (Почта России, Pony Express).

Для того чтобы РУТ (МИИТ) рассматривал Вас к зачислению по целевой квоте, необходимо подать оригинал документа об образовании не позднее 28 июля. В этот день все вузы страны будут принимать оригиналы документов об образовании до 12:00 по московскому времени.

После того как Вы подали все необходимые документы, в том числе оригинал документа об образовании, Вам остается дожидаться зачисления в число студентов нашего вуза на места в пределах квоты приема на целевое обучение. В 2023 году сведения о зачислении будут

опубликованы 30 июля на сайте РУТ (МИИТ).

Основные заказчики целевого обучения в нашем университете – ОАО «РЖД» и ГУП «Московский метрополитен». В разделе «Целевое обучение» на сайте РУТ (МИИТ) можно подать заявку на целевое обучение по ссылке на карьерный портал ОАО «РЖД». По вопросам заключения договора о целевом обучении по техническим специальностям с ГУП «Московский метрополитен» можно связаться по телефону (495) 688-03-70. С кандидатами на целевое обучение, прошедшими внутренний конкурсный отбор в компаниях, будет заключен договор.



Подробнее о поступлении по целевому направлению читайте на сайте

А ЧТО ПОСЛЕ ОБУЧЕНИЯ?

На вопросы о том, какие меры поддержки существуют для молодых специалистов на производстве, ответила начальник службы управления персоналом Московской железной дороги **Юлия Баранова**:

– Как проходит коммуникация со студентами во время их обучения?

– В рамках программы по взаимодействию ОАО «РЖД» с университетскими комплексами железнодорожного транспорта до 2025 года ежегодно проводятся встречи с руководителями компании, где для студентов проводят лекции на

наиболее актуальные темы.

Также руководством компании в каждом отраслевом вузе ежегодно проводится не менее 2 мероприятий по железнодорожной тематике в формате кейс-чемпионатов и научных конференций.

– Сколько в среднем целевиков в год приходит на работу?

– Ежегодно это показатель порядка 400 студентов, из которых 230 человек завершают обучение по программам высшего образования, 170 – по программам среднего профессионального образования.

– Существуют ли программы адаптации для молодых сотрудников?

– На Московской железной дороге каждому молодому специалисту оформляется специальный документ – паспорт молодого специалиста. Цель его ведения – планирование профессионального развития и деловой карьеры на основании анализа изменений уровня компетенций сотрудника и рекомендаций его непосредственного руководителя.

ЗА НАМИ БУДУЩЕЕ: КАКИЕ ИННОВАЦИИ СОЗДАЮТСЯ В РУТ

Российский университет транспорта – не только точка опоры для талантливых студентов, но и перспективная платформа для создания инноваций и развития проектов. В рубрике «Прорывная разработка» сегодня – Академия интеллектуальных транспортных систем в автомобильно-дорожном комплексе и Научно-образовательный центр «Интеллектуальные транспортные системы и технологии».



Екатерина Брязгина,
директор АИТСвАДК

БУДУЩЕЕ – ЗА БЕСПИЛОТНИКАМИ

«Мы занимаемся научными исследованиями и прикладными проектами, связанными с транспортным планированием в городах и регионах России, методическим сопровождением и обеспечением Министерства транспорта РФ в части транспортного планирования и пассажирского транспорта в городах, агломерациях и регионах.

Мы разрабатываем маршрутные сети в городах и занимаемся реформированием всей системы транспортного обслуживания на определенной территории. Это включает уровень сервиса, то, каким должен быть подвижной состав в плане вместимости, низкогопольности, информационного обеспечения, расписания, экономики транспорта, расчета тарифов. Недавно приступили к интересному проекту, в России таких очень мало. Мы прорабатываем одну из первых в стране троллейбусных концессий в Калужской области совместно с холдингом «Синара – Транспортные машины». Будем определять параметры этой концессии, ее трассировку, экономическую составляющую. Считаем, что такие проекты в части концессии электротранспорта будут дальше развиваться довольно активно с учетом планируемой и существующей господдержки.

Транспортная отрасль мне представляется неразрывно связанной с высокоавтоматизированными транспортными средствами. Когда в потоке начнут появляться такие участники, полностью поменяются правила игры. Необходимо будет менять систему организации дорожного движения. Беспилотникам не нужны разметка и знаки дорожного движения, потому что они могут двигаться по цифровым картам, – потребуется оцифровка дорожной сети. В будущем транспорт перейдет от индивидуального к шеринговым моделям. Прорывными могут стать разработки, связанные с инфраструктурой безопасного движения беспилотного транспорта. Этому как раз посвящен стратегический проект № 1 в рамках программы «Приоритет 2030».

На счету АИТСвАДК множество разработок для Минтранса России. Например, в начале марта этого года Академия в партнерстве с ООО «Датапакс» завершила работу над двумя масштабными НИОКР, направленными на цифровую трансформацию транспортного комплекса, по заказу Минтранса России.

Результатами стали создание информационной системы «Российской транспорт», которая позволит пассажиру построить маршрут из точки А в точку Б на территории всей страны на любом сочетании видов транспорта и, не выходя из дома, спланировать мультимодальную поездку «от двери до двери» и цифрового сервиса, позволяющего пассажирам в «один клик» осуществлять безналичную и бесконтактную оплату проезда с применением технологии геолокации на пассажирском транспорте общего пользования.

ВСЕ ПРОЦЕССЫ БУДУТ ОЦИФРОВАНЫ

Научно-образовательный центр «Интеллектуальные транспортные системы и технологии» (НОЦ 2Т) выполняет полный цикл работ по автоматизации технологических процессов транспортной логистики: от разработки технологических решений до сопровождения программного обеспечения.

О работе центра рассказала начальник НОЦ 2Т Вероника Нутович. По словам Вероники Евгеньевны, в центре работают более 70 человек: бизнес-аналитики, системные аналитики, программисты, дизайнеры пользовательских интерфейсов, тестировщики. У центра есть команда техподдержки, работающая круглосуточно.

До недавнего времени деятельность НОЦ 2Т была связана только с ОАО «РЖД»: специалисты разрабатывали и сопровождали программное обеспечение, создавали нормативные, технологические и методические документы, проводили повышение квалификации.

Помимо ОАО «РЖД» центр тесно сотрудничает с АО «НИИАС», ООО «РЖД-Технологии», ООО «РЖД-Логистика», АО «ИЭРТ» и другими компаниями.

С 2022 года сфера деятельности НОЦ 2Т расширилась: к ней добавились проекты в рамках государственной программы «Приоритет 2030». В настоящее время ведется работа над первой очередью программного обеспечения «Цифровая логистическая платформа» и организацией обучения студентов ИУЦТ в рамках программы профессиональной переподготовки «Основы разработки и управления IT-проектом» Цифровой кафедры университета.



Вероника Нутович,
начальник НОЦ 2Т

Если говорить об образовательной составляющей, то разработки центра внедряются и в этой области. «Несколько сотрудников НОЦ 2Т преподают на кафедре «Цифровые технологии управления транспортными процессами». На занятиях они делятся практическим опытом и ведут дисциплины, связанные с цифровизацией транспортных процессов.

И, несомненно, программа переподготовки Цифровой кафедры университета «Основы разработки и управления IT-проектом» – это детище нашего НОЦ, в ней постарались собрать самое важное и нужное для студентов», – рассказывает Вероника Нутович.

В ЧИСЛЕ РАЗРАБОТОК ЦЕНТРА:

- электронный претензионист, работающий в части приема и рассмотрения претензионных и исковых требований без участия человека во взаимодействии с личным кабинетом клиента ОАО «РЖД»;
- клиентские сервисы в сфере грузовых перевозок в части предоставления возможности заключения договора между ОАО «РЖД» и владельцами, пользователями железнодорожных путей необщего пользования, согласования МТУ, НТУ, эскизов в электронном виде, оформления проведенных аттестаций представителей грузоотправителей, грузополучателей для осуществления права погрузки, выгрузки грузов;
- интеллектуальный коммерческий осмотр поездов и вагонов на основе построения нейросети и ее обучения в целях автоматического распознавания коммерческих неисправностей подвижного состава;
- цифровизация терминально-складской деятельности.

В конце марта РУТ вошел в тройку лучших университетов по итогам «Марафона цифровых кафедр», и важнейшую роль в этом сыграл НОЦ 2Т. Команда Российского университета транспорта поделилась опытом реализации образовательного проекта «Цифровые кафедры», в рамках которого студенты получают цифровую квалификацию дополнительно к основной. Проект был представлен с трех разных позиций: студента (Николай Таранов), преподавателя (начальник отдела моделирования бизнес-процессов отделения информационных технологий НОЦ 2Т Анна Бадалова) и руководителя проекта (проректор Виталий Борщ).

Успех проекта «Цифровые кафедры» – это, безусловно, командная работа и заслуга всего университета. Наши студенты изучают самые востребованные языки программирования и учатся применять их для решения транспортных задач. Эта компетенция сегодня очень ценится среди наших профильных работодателей. А в ближайшей перспективе владение навыками программирования в профессиональной деятельности станет столь же необходимо, как сейчас знание хотя бы одного иностранного языка или умение пользоваться офисными программами для самостоятельной подготовки документов, расчетов и презентаций.



Виталий Борщ,
проректор

Материал подготовила Алина ПАШИНА



КТО ТАКИЕ МИСС И МИСТЕР УНИВЕРСИТЕТ?

18 апреля прошел финал самого популярного мероприятия Российского университета транспорта – «Мисс и мистер университет». Это конкурс, ради которого наши студенты каждый год учатся дефилировать и даже шить костюмы, пробуют себя в творчестве и показывают, на что способны. Давайте посмотрим, что из этого вышло!

16 девушек и парней две недели готовились к основной сценической части. Они попробовали себя в роли скалолазов на спортивном конкурсе, освоили флюид-арт, залезли в недра своих знаний на интеллектуальном конкурсе и поучаствовали в фотосессии, где должны были прорекламировать предметы. И все это – только маленькая часть испытаний, которые предстояло пройти участникам.

Конкурсантов ждала парная проходка в стиле «диско». В этих же костюмах им предстояло станцевать «открывашку» в самом начале концерта. Затем парное дефиле, где участники показывали своими образами город России, и еще одно дефиле, но уже индивидуальное, здесь нужно было показать предмет из выбранной заранее песни. По традиции были и творческие номера, благодаря которым конкурсанты смогли окончательно завоевать сердца жюри и зрителей, показав свои таланты.

Вице-мисс университет
Анастасия Кротова, ИУЦТ

Мисс зрительских симпатий
Алина Колоколова, ИТТСУ

Мисс артистизм – Анастасия Макушинская, ИЭФ
Мисс улыбка – Иллона Чубарова, АВИШ
Мисс очарование – Варвара Романова, ЮИ
Мисс обаяние – Елизавета Чарышкина, ИМТК
Мисс нежность – Анастасия Матвеева, АВТ
Мисс творчество – Алтынай Батаргали, ИПСС
Мисс женственность – Анастасия Кротова, ИУЦТ
Мисс стиль – Алина Колоколова, ИТТСУ

Вице-мистер университет
Дмитрий Думский, ИТТСУ

Мистер зрительских симпатий
Дмитрий Думский, ИТТСУ

Мистер артистизм – Петр Хошбемян, ИЭФ
Мистер улыбка – Артем Серегин, ИМТК
Мистер стиль – Дмитрий Думский, ИТТСУ
Мистер оригинальность – Вячеслав Слободской, АВТ
Мистер галантность – Максим Таранов, ИУЦТ
Мистер творчество – Давит Хачатрян, ЮИ
Мистер мужество – Данил Горлов, ИПСС
Мистер обаяние – Максим Алексеев, АВИШ

В этом году титул «Мисс университет» получила **Алина Колоколова** из Института транспортной техники и систем управления, а «Мистером университет» стал **Данил Горлов** из Института пути, строительства и сооружений. Редакция «Инженера транспорта» пообщалась с новоиспеченными Мисс и Мистером и провела для них специальный блиц-опрос, чтобы читатели смогли узнать наших героев получше.

Для чего ты участвовала в конкурсе?

Хотела получить такие же яркие эмоции, как и прошлые участницы. И посмотреть, на что я способна.

На твой взгляд, выбор «Мистера» правильный? Кто еще мог бы получить этот титул?

Даня достоин этой победы, как и все другие участники. Например, Дима – мой партнер по институту – приложил много усилий и тоже мог бы стать «Мистером».

Почему победила именно ты?

Так решило жюри. Это значит, что работа нашей команды не осталась незамеченной.

Твой любимый сериал?

Из последних – «Эмили в Париже».

Где ты одеваешься?

Дома (Смеется. – Прим. ред.).

Где тебя можно встретить в пятницу вечером?

В институте на парах! Но чаще дома, потому что после насыщенной недели хочется укутаться в одеяло, смотреть сериалы и просто отдохнуть.

Для тебя победа – это...?

Знак того, что ты выложился и все сделал правильно.

Как будешь рассказывать о конкурсе своим детям?

С теплыми воспоминаниями о студенческой жизни. Наверное, это лучшая пора моей молодости.

Есть ли у тебя хобби?

Я разносторонний человек. Люблю творчество в целом, но свое предпочтение всегда отдаю танцам, так как всю жизнь ими занимаюсь и развиваюсь в них.



Алина Колоколова, 20 лет

3 курс Института транспортной техники и систем управления, специальность «Сервис на транспорте»



Данил Горлов, 22 года

5 курс Института пути, строительства и сооружений, специальность «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей»

Кем ты мечтал стать в детстве?

Футболистом и спортивным журналистом.

Для чего ты участвовал в конкурсе?

Чтобы исполнить свою маленькую мечту – представить свой институт и победить. Я знал, что мне это по силам.

Почему победил именно ты?

Я изначально шел за победой и приложил все усилия для достижения цели. Также огромный вклад в подготовку внесли девушки и парни актива моего института, без них ничего бы не получилось.

На твой взгляд, выбор «Мисс» правильный? Кто еще мог бы получить этот титул?

Алина – милая, талантливая, уверенная в себе девушка, она располагает к общению. Все девушки заслужили победу, но, на мой взгляд, победить должна была Алтуша (партнер Дани по

институту, Алтынай Батаргали – Прим. ред.).

Твой любимый сериал?

«Семнадцать мгновений весны».

Для тебя победа – это...?

Лучшая коллективная эмоция людей, вовлеченных в общее дело.

Есть ли у тебя хобби?

Люблю смотреть и играть в «Что? Где? Когда?». Обожаю кино: постоянно посещаю кинопоказы, лекции, выставки на эту тему. Слежу за миром спорта, в частности за футболом и теннисом. Жду открытия велопроката, потому что в теплое время по городу люблю передвигаться на велосипеде.

Какая песня в этом месяце на повторе?

«Accidentally in Love» – Counting Crows.

Материал подготовила Мария ВЕЛИЧКО

ЧЕРЕЗ ИНТЕГРАЦИЮ ЗНАНИЙ К СПАСЕНИЮ МИРА

Героиней рубрики «Выпускник» этого номера стала умная, талантливая, молодая, и главное, перспективная девушка – Татьяна Сергеева. В 2020 году Таня с отличием окончила бакалавриат, набралась опыта в профессиональной сфере и сегодня трудится в структуре госкорпорации «Росатом». О жизни молодого специалиста и учебе в РУТ читайте в интервью.



– Таня, расскажи читателям, почему ты поступила в РУТ?

– После школы я не совсем понимала, на кого именно хочу учиться. Подала документы в три вуза своего родного города Курска. Но у меня было непреодолимое желание уехать в столицу. Я вспомнила, что мой дядя окончил факультет «Строительство мостов и метрополитенов» в МИИТ. «А почему бы и мне не попробовать туда поступить?», – подумала я.

В свой день рождения, в самый разгар приемной кампании, когда в вузах были буквально толпы поступающих, я приехала в гости к семье дяди в Москву и твердо решила отнести документы именно в МИИТ, на юридический – это была мечта из детства.

Но пока ждала своей очереди, в зале консультаций увидела направление «Экономика строительного бизнеса». Мне рассказали, что это не просто поверхностные знания об экономике, а специализированный и углубленный в профессию профиль с тесной связью с производством. У меня такая идеология в жизни: если сложно, непонятно и невыполнимо – то

мне туда. На тот момент моя будущая специальность показалась мне интересной и непонятной. И я без раздумий оставила оригинал документов.

– Какие истории запомнились за время учебы в университете?

– На первом курсе я так поверила в свои силы и в то, что достаточно хорошо знаю математику, что позволила себе часто прогуливать занятия по этой дисциплине. До момента, пока в один «прекрасный» день мне не позвонила староста с фразой: «Таня, ты можешь оказаться в списках на отчисление из-за прогулов». После такого я, конечно, пошла к одногруппнице, чтобы посмотреть на программу, которую проходит группа. Смотрю и вижу, что я вообще ничего не понимаю! Но я отставила панику, и все, что однокурсники изучали 3 месяца, догнала за 2 недели. Бонусом удалось успешно написать финальную контрольную и выйти на «автомат».

Запомнилась еще такая история про философию. Идет экзамен. Преподаватель спрашивает одногруппницу о том, что такое «колесо Сансары». Она подумала сначала,

а потом с гордо поднятой головой и умным видом начала петь «Сансару» Басты. Преподаватель ее внимательно послушал и... выгнал, а ей пришлось идти на пересдачу. Но всем было весело.

– Ты окончила бакалавриат по экономике и магистратуру на своей же кафедре. На этом учеба закончилась, или продолжишь этот путь?

– Планирую поступать в аспирантуру, а вот зачем это мне, пока что не поняла. У меня нет конкретной цели. Возможно, я просто хочу закончить свою научную работу, которую начала изучать еще в институте. В своих выпускных работах на бакалавриате и магистратуре я изучала внедрение технологии информационного моделирования (BIM) на объектах, связанных с программой реновации в Москве. А в аспирантуре я хочу доказать, что технологии информационного моделирования – более оптимальное решение большого количества задач в стройке в целом.

– В этом году тебе исполнится 25 лет, но ты уже имеешь приличный для молодого специалиста бэкграунд за плечами. Расскажи об этом пути.

– Первая работа «случилась» со мной еще в 13 лет. В школе я плотно занималась журналистикой, и появилась возможность подработки фотографом и видеографом на городских мероприятиях. Поступив в вуз, я влилась в активную студенческую жизнь: концерты институтского уровня (там я танцевала), корреспондент и фотограф в институтском журнале «Поколение С», работа студенческого совета. Успевала участвовать в межвузовских конкурсах, неделях науки и подрабатывать официанткой в детском кафе. Я очень благодарна этому времени и тем людям, которые были рядом. Именно тогда началось становление меня как взрослого человека.

После 3 курса я попала на практику в Департамент градостроительной политики Москвы, где началась моя первая «взрослая» работа. После ее окончания меня пригласили в штат на должность специалиста экспертно-методического отдела. Спустя два года повысили до главного специалиста экспериментально-проектируемого отдела, где я и стала изучать технологии информационного моделирования.

На одном из мероприятий, где я представляла Департамент, познакомилась со своим следующим руководителем – главным редактором СМИ, специализирующимся на строительной отрасли. Это был непродолжительный, но очень интересный и важный опыт на должности начальника PR-отдела. В мои обязанности входила организация крупных мероприятий для представителей строительной отрасли и большое количество коммуникаций – все это мне нравилось, но хотелось заниматься чем-то более прикладным, связанным с моим профилем обучения.

Так я стала инженером-сметчиком в строительной генподрядной организации, занимающейся строительством, капитальным и текущим ремонтом линейных объектов, в том числе объектов метрополитена. В университете у меня был предмет «Сметное

проектирование», но все тонкости этого дела я познавала уже в процессе самой работы. Руководство было лояльным и готовым обучать почти «с нуля».

За год я научилась многому и поняла, что готова идти дальше. Бывшая руководительница пригласила меня в дочернюю организацию ГК «Росатом», чтобы более глубоко изучать BIM-технологии. С февраля этого года я – главный менеджер проектного офиса технологий информационного моделирования в Отраслевом центре капитального строительства «Росатома».

– Как относятся к молодым специалистам, только пришедшим в строительство?

– С какой ответственностью ты относишься к самому себе, так и к тебе будут относиться. Если ты будешь акцентировать внимание на том, что ты практикант или студент, и мир такой большой, а ты сам – такой маленький, то к тебе вряд ли будут относиться серьезно. А если ты, несмотря на трудности и недостаточное количество знаний, попытаешься дойти до истины и решить поставленную задачу, то окажется, что твои коллеги с радостью помогут и объяснят те вещи, которые тебе кажутся нерешаемыми, а руководство не оставит незамеченными твои успехи.

– Знания, полученные в университете, пригодились в жизни?

– Институт дал мне много знаний в строительстве по моей специальности. Сейчас в работе я на подсознательном уровне вспоминаю, что многое изучала в институте: управление проектами, расчет себестоимости, сметные расчеты, организация производства на строительной площадке. И все эти знания мне в работе пригодились больше, чем я могла предположить.

Не понимаю людей, которые говорят, что институт им ничего не дает. Это очень большое заблуждение. Если ты умный и адекватный человек, то тебе легко будет перейти из литературы в математику, математику ты докажешь историю и философию, и из них перейдешь к физике. А через физику всего ты сможешь спасти мир. Так нас учили интегрировать знания.

Я также очень благодарна преподавателям с нашей кафедры «Экономика транспортной инфраструктуры и управление бизнесом». У нас была такая атмосфера при обучении и такой контакт с преподавателями, что мы не могли не учиться. Как итог: наша группа стала одной из лучших среди выпусков кафедры за последние годы. РУТ и ИЭФ очень многое мне дали.

– Какой совет ты дашь студентам, которые читают нашу газету?

– Никогда не сомневаться в себе и в том, что ты делаешь. Даже если ты не уверен в своей правоте, ты уже прав, ведь ты преодолел эту неуверенность и делаешь что-то для достижения своей цели.

Беседовала Полина БЫКОНЯ

ПОЧЕМУ «ВЧЕРАШНИЕ» СТУДЕНТЫ ОСТАЮТСЯ В РУТ

Сложно ли быть молодым преподавателем и при этом заниматься наукой? Зачем вообще это нужно? Что делается в университете, чтобы привлечь и удерживать молодежь? Об этом мы спросили у героев нашей новой статьи.



Янев Живко,
ассистент кафедры
«Железнодорожные станции и
транспортные узлы»

Янев всегда мечтал приносить людям пользу, помогать в решении сложных вопросов – поэтому и стал преподавателем. Кроме того, интересовался наукой.

«Еще со студенчества мне хотелось поменять что-то на железных дорогах Македонии,

откуда я родом. Но, к сожалению, такой возможности не было. Дорога работала очень стандартно по французской модели, в этой модели не было никаких обновлений. Когда начал учиться в МИИТе, я стал уделять особое внимание железнодорожным дисциплинам, было интересно придумывать что-то новое. Например, я на первом курсе вывел формулу по расчету расположения предельных столбиков между путями при электрической изоляции путей и централизации. И это заметили мои сегодняшние научные руководители – Юрий Ошарович Пазойский и Елена Александровна Овчинникова. Я начал выпускать научные статьи. Позже мне стало интересно другое направление – топология – это оцифровка железнодорожной инфраструктуры. Топология перешла в моделирование, а моделирование – в умную инфраструктуру, в умную железнодорожную станцию, что и является темой моей диссертации. Наука – это процесс, который

зарождается благодаря поэтапным достижениям, рывкам. Когда я понял, что картина постоянно расширяется и ты все время узнаешь что-то новое и делаешь что-то полезное для транспортной системы, то решил, что обязательно дойду до докторской».

Янев также работает над балльно-рейтинговой оценкой перегонов на Восточном полигоне РФ, над изменениями технологий работы Восточного полигона и над проектом по автоведению поездов.

Преподавание – это творчество: «Студенты – губка, которая воспринимает творчество. Они смотрят не только на то, как преподаватель ведет занятие, на опыт и знания, но и на одежду, на часы – на все. Если человек хочет быть в тонусе всю жизнь – ему стоит работать преподавателем. Например, студенты заметили на тебе старомодную рубашку – пора ее менять. Мы делимся знаниями, передаем навыки будущим поколениям, а это очень важно».

Дмитрий преподает проектную деятельность и «Системы электроснабжения электрического транспорта», пишет диссертацию на тему «Накопители энергии на электроподвижном составе метрополитена» под руководством Максима Валерьевича Шевлюгина. Еще в студенчестве выполнял проекты по реконструкции веток метрополитена, расчеты по МЦД-1-4, на Севере и Дальнем Востоке РФ. Участвовал в выполнении электротехнических и тяговых расчетов для железнодорожных путей в Индии и Франции.

В отличие от большинства молодых преподавателей, приходящих на первую пару к ровесникам, начал с очно-заочной группы – часть студентов годилась ему в отцы. Но это не пугало: «В школе я занимался карате, ездил

на соревнования, получил КМС и вел тренировки, когда тренер был в командировках. Тренировал группу, в которой были люди от 6 до 40 лет. Волнение я еще тогда переборол, спорт закалил».

На вопрос о том, что больше всего нравится в преподавании, отвечает: «Классно рассказывать студентам реально полезные вещи и показывать на примере. Ты рассказываешь что-то, показываешь, где это может быть использовано, и студенты такие: «Ааа, вон оно что!»

Наука в жизни появилась еще на первом курсе: «Первая моя статья с одногруппниками была написана со Станиславом Петровичем Власовым, и касалась она предмета «Теоретические основы электротехники».

Сейчас руководит людьми гораздо старше себя, отвечает



Дмитрий Плетнев,
ассистент кафедры
«Электроэнергетика
транспорта»

за сроки реализации проектов: «Когда началась реконструкция Таганско-Краснопресненской линии метрополитена, я был руководителем проекта по инструментальному и тепловизионному обследованию. Ответственным за соблюдение

сроков был человек из сторонней организации. Нам давался год на все. Но прошло 10 месяцев, обследована только половина ветки, куча ошибок. И я предложил Максиму Валерьевичу взять все на себя. Я вкалывал, утром один выходил на подстанцию,

все делал как надо, потом были обследования подстанций, ночью – обследования тоннелей. И за полтора месяца исправил все «косяки». Но это было тяжело».



Владимир Тимонин,
первый проректор

– Как университет поддерживает молодых преподавателей?

– Во-первых, университет старается поддерживать конкурентоспособную гарантированную оплату труда. За последние 5 лет оклад преподавателей вырос более чем в 2 раза – его уже нельзя назвать «символическим». Существенно выросла и средняя зарплата. Если молодой преподаватель вовлечен в науку или ДПО, он может выйти на хороший доход. Такие возможности есть – это и программа «Приоритет», и гранты Москвы, и заказы от ОАО «РЖД».

Кроме этого, существует система грантов для молодых преподавателей: сейчас на конкурсной основе их получают 64 человека. Хотя, надо быть честным: сегодня большинству вузов по-прежнему тяжело конкурировать с бизнесом по стартовым зарплатам, если речь идет о талантливых молодых специалистах. Поэтому, когда мы видим перспективных ребят, то стараемся их дополнительно поддержать.

– Насколько заинтересован университет в молодых кадрах?

– Очень заинтересован. Есть возрастной баланс, это создает угрозу всему университету. Нормальная структура – когда на большой кафедре несколько опытных профессоров, определенный слой доцентов, находящихся на пике продуктивной формы, и существенная часть – молодые люди: ассистенты и старшие преподаватели, которые учатся и растут. Чем больше слой молодежи, чем меньше преград для роста – тем больше шансов на выживание. Кроме этого, молодые люди – еще и носители другого типа мышления, видения будущего. У них меньше границ в сознании. Поэтому проблема даже не в

формальном показателе «среднего возраста», а в наличии критической массы людей, разделяющих новые образовательные модели, новые подходы. Что бы мы ни делали, без такой критической массы развиваться невозможно.

– Почему молодым стоит идти работать в университет?

– Университет сейчас во многом представляет собой зону изменений. Например, Высшая инженерная школа – там много молодых людей, там пространство экспериментов, интересных проектов, там кипит жизнь. Такие зоны есть и в других наших институтах. Молодость связана с амбициями, с желанием «заплыть за буйки». С возрастом это часто уходит. Пока человек молод, ему хочется быть в среде, где он востребован, где есть такие же неравнодушные единомышленники. Думаю, сейчас в университете много точек роста, где человек с амбициями может себя раскрыть. В плане денег есть хорошая перспектива, если человек обладает проектным мышлением, достаточно коммуникабелен, есть желание заниматься исследованиями и разработками.

Вопрос, который мы задали всем героям материала: каким должен быть молодой преподаватель РУТ?

Янев Живко:
Красивый, активный, жутко темпераментный.

Дмитрий Плетнев:
Умный, понимающий, красиво одетый.

Владимир Тимонин:
Скажу сначала, каким он НЕ должен быть. Это НЕ ретранслятор – человек, который пересказывает учебники. Это НЕ просто лектор. И он НЕ должен быть хамом. Общение на равных – это очень круто, это признак здорового университета. Поэтому преподаватель – это человек думающий, мотивирующий и умеющий общаться на равных.

Материал подготовила **Алина ПАШИНА**

ТАТЬЯНА СКРЯБИНА: «Я ЖИВУ МОСТАМИ. МОСТЫ – МОЯ ЖИЗНЬ»



Татьяна Скрябина – руководитель и эксперт по оценке состояния мостовых сооружений в более чем 40 практических и научных темах для МПС России и Минтрансстроя. По результатам научных исследований ею были опубликованы материалы в монографиях, сборниках трудов МИИТ, практически во всех номерах журналов ведущей проектной организации России – «Институт Гипростроймост», а также в энциклопедии «Железнодорожный транспорт», «Политехническом словаре» – общее число печатных работ более 140.

В области научных знаний посвятила себя разработке вопросов новых конструктивных форм в строительстве мостов, отличающихся высокой степенью надежности при работе даже в самых сложных климатических и экстремальных условиях их эксплуатации, а в области мостов с ортотропными плитами является одним из ведущих специалистов у нас в стране и за рубежом.

Татьяна Александровна – член-корреспондент Международной академии информатизации, Российской инженерной академии, Лауреат премии Правительства Российской Федерации, член Союза писателей России.

Татьяна Скрябина – кандидат технических наук, доцент кафедры «Мосты и тоннели» и человек, влюбленный в свое дело. Мы поговорили с Татьяной Александровной и узнали, как она оказалась в мостостроении, что это за профессия и за что ее можно так сильно любить.

– Татьяна Александровна, как Вы оказались в мостостроении?

– Я потомственный мостовик. Мой дедушка Иоанн Евфимьевич Скрябин окончил Институт корпуса инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге (в настоящее время – Петербургский государственный университет путей сообщения). Под его руководством было построено 200 небольших мостов и труб, а в 1947 году он защитил докторскую диссертацию и стал работать в МИСИ (ныне – Московский государственный строительный университет), где 37 лет заведовал кафедрой «Промышленные здания и сооружения». Отец Александр Иванович Скрябин в 1929 году окончил МИИТ и после работал в Главном управлении шоссейных дорог Советского Союза, проектировал мосты. И мы с мужем учились в МИИТе, я пять лет была старостой группы. По распределению попала в организацию, где необходимо было проектировать новые виды мостовых сооружений, и получила колоссальный практический опыт. В 1962 году поступила в аспирантуру, через четыре года защитила кандидатскую диссертацию. После работала ассистентом на кафедре в МИИТе, затем стала доцентом.

– Расскажите, что это за профессия такая – мостовик?

– Мостовик объединяет много специальностей и несет колоссальную ответственность. Во-первых, он должен знать основы сопротивления материалов и строительной механики, хорошо знать механику грунтов и их свойства, чтобы правильно запроектировать саму конструкцию. А чтобы правильно построить, необходимо понимать теорию транспортного машиностроения, работу механизмов. Инженер должен нести ответственность лично за свои принимаемые решения – друзей в этом случае не существует.

Я могу привести огромное количество примеров, в том числе из моей жизни. Одно время я была руководителем тем по обследованию и составлению рекомендаций по возможной эксплуатации искусственных сооружений на 20 лет вперед по всей России. То есть надо было уметь командовать, отказывать или доказывать свое мнение местному руководству, которое занималось эксплуатацией сооружений.

Мостовик – особая профессия. Это колоссальные знания теоретические и знания из опыта. Это очень трудная, очень ответственная, но замечательная профессия. Когда видишь мосты, сердце буквально трепещет, хочется работать без перерыва. Иногда ночью не сплю, встаю, начинаю готовиться, читать дополнительную литературу.

– За что Вы любите свою профессию?

– Я живу мостами. Мосты – моя жизнь. Если еду и вижу мост, я должна его потом внимательно изучить. У меня 146 печатных работ, например, книга «Мосты и святыни Поволжья» (Состоит из 2-х томов – около 1000 страниц – Прим. ред.), написанная вместе с моим мужем – Анатолием Владимировичем Носаревым, тоже выпускником МИИТа, профессором, д.т.н., проректором по учебной работе. Это все мосты, плотины, памятники и монастыри на Волге, Оке и Каме. Только на Оку я выезжала около 95 раз. Там много маленьких городов, я приезжала, снимала, смотрела, потом ездила в организацию, брала информацию о том, как был запроектирован мост. Книга состоит из двух томов по тысяче страниц, издана типографией Папы Римского в Италии, это очень серьезная книга. Преамбулу давал Алексей II – Патриарх всея Руси. Так что я никогда не жалела, что поступила на эту специальность.

– Что главное в профессии мостовика?

– Моральное удовлетворение, когда Вы смотрите на свой мост или на мост, в строительстве которого Вы принимали участие. Нет ничего более прекрасного, создающего настроения момента в жизни, чем это.

– А Вы лично принимали участие в строительстве?

– В самом строительстве – нет, только как консультант. Потому что в строительстве необходимо, чтобы человек сам отвечал за свою работу. Именно на такой должности я не работала, МПС России мне давало

заказы на обследование и испытания мостов, чтобы они могли быть приняты в эксплуатацию. В течение примерно 10 лет параллельно с работой в МИИТе я выезжала с группами, и мы обследовали мосты. Приемка работ – очень ответственное дело и интересное. Но мне больше нравится учить студентов.

– Вы строгий преподаватель? Или даете поблажки студентам?

– Я 20 лет отвечала за производственную практику студентов специализации «Мосты». Как-то раз ко мне пришел студент и сказал: «Можно поехать на практику во Владивосток?» Я говорю: «Конечно, только при двух условиях. Первое: я еду вашим руководителем. Второе: вы набираете состав надежных студентов». Доехать до Владивостока на поезде – пять суток. Я полетела на самолете. Я сразу посмотрела, где будут работать студенты, прошла в общежитие. А уже в 7 часов утра стучалась к ним в двери: «Ребята, в восемь начало работы, вы должны быть на инструктаже по технике безопасности». У меня бы студенты никогда не сбежали. Если они хоть на день на практику опаздывали, потом отработывали.

– Помимо книг и научных работ, что еще сопровождало Вашу преподавательскую деятельность?

– Параллельно с преподаванием я работала в профессиональной студии «СоюзВузФильм». Один преподаватель предложил мне помочь с созданием учебных фильмов. Первый назывался «Городские мосты». Я на студии сделала 6 фильмов. Это очень интересно, потому что необходимо было выезжать в Среднюю Азию, а это времена Советского Союза. Ездили в Тбилиси, Ереван, там снимали уникальные кадры. Потом здесь, в МИИТе, организовала группу, и мы создали фильм к 100-летию университета. Но все же больше я занимаюсь книгами, чем фильмами.

– Что бы Вы хотели сказать нашим читателям?

– Любите наш университет, любите мосты. Не жалейте сил, и ваши соотечественники и потомки обязательно это отметят. Как говорил китайский мыслитель Конфуций: «Выберите себе работу по душе, и вам не придется работать ни одного дня в своей жизни».

Беседовала
Анастасия УШАКОВА

ФОРМЫ ЭКСПРЕССИИ В ГЛАВНОМ ТРАНСПОРТНОМ ВУЗЕ



О возникновении и становлении команды нам рассказала начальник спортивного клуба РУТ, заведующая кафедрой «Физическая культура и спорт» Фаина Сибгатулина.

ПЕРВЫЙ СОСТАВ

Эстетическая гимнастика зародилась в России в 2002 году. Я стояла у истоков создания Всероссийской федерации, что дало толчок и к появлению команды «Экспрессия».

Сначала все было в пробном режиме – участницами команды были гимнастки из сборной по художественной гимнастике. На первых соревнованиях, в которых мы участвовали, выступали профессиональные клубы, студенческих соревнований по эстетическому направлению еще не было.

В 2006 году были заявлены соревнования среди студентов, тогда мы активно взялись за дело. Собралась новая команда, которую мы назвали «Экспрессия», подчеркнув в этом названии связь с нашим университетом.

Мы сразу отобрались на Всероссийские соревнования среди студентов, на которых стали пятыми.

ГЛАВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ

Самое высшее достижение с первой командой – серебряные

Материал подготовили
Мария ВЕЛИЧКО и Полина БЫКОНЯ

призеры Чемпионата Европы среди вузов, серебро и бронза на Чемпионатах и Кубках России среди студентов. Но мы не останавливались на достигнутом и думали уже об участии в зачете среди профессиональных клубов. Итогом стало четвертое место в Чемпионате России.

После смены поколения в команду пришли две сестры Романченко: Елена и Ольга – победительницы Всемирной универсиады в Казани, чемпионки Мира по художественной гимнастике, а также Яна Сочугова – чемпионка России по художественной гимнастике. Мы начали работу с новой командой, которая уже имела рейтинг, заработанный предыдущей.

Результаты устремились вверх. Наше наивысшее достижение – все титулы, которые только могут быть в эстетической гимнастике. Мы Чемпионы мира, обладатели Кубка мира, Чемпионы Европы, Чемпионы России, обладатели Кубка России и обладатели Кубка Европы среди вузов. Конечно, это результаты многолетней работы.

ЗА КУЛИСАМИ

Я руководитель команды и тренер. А в 2012 году я пригласила Екатерину Дементьеву – хореографа-постановщика, одну из самых востребованных в художественной и эстетической гимнастике. Потом Екатерина осталась тренером команды. Она же – тренер нашего спортивного клуба.

Таких результатов девочки добились исключительно своим трудом. Мы, конечно, не набираем девочек с нуля, а берем уже состоявшихся гимнасток с разрядом не ниже мастера спорта. Но они все

приходят из разных спортивных школ и клубов, с разными характерами, поэтому стоит задача сплотить и сыграть коллектив, ведь эстетическая гимнастика – это, прежде всего, командный вид спорта. А многие из них в художественной гимнастике выступали в индивидуальной программе. Важно, чтобы они понимали, что отвечают не только за себя, но и за команду. Если они знают, к чему идут, то и результат будет.

Тут большое значение имеет и труд тренера. Это многодневные тренировки и целеустремленность. Это не только работа в зале, это работа над собой, в том числе творческая. Нужно передать образ на ковре. Достаточно сложно синхронно не только работать, но и думать. Если хоть одна гимнастка будет смотреть не в ту сторону, потеряет баллы вся команда.

А еще спорт положительно влияет на ментальное здоровье, хотя многие и говорят, что он травмоопасен. Но когда не хочешь много трудиться, кажется, что это и не нужно вовсе, как и в любой другой деятельности. Спортсмены идут на результат, на первое место. А если это настоящие спортсмены, они идут к первому месту и в жизни.

«ЭКСПРЕССИЯ» СЕГОДНЯ

Жизнь продолжается, в команде появляются новые гимнастки. На сегодняшний день мы имеем рейтинг первой команды России. Основные наши соперницы – Московская команда «Мадонна».

За все это время 6 девочек стали заслуженными мастерами спорта, все остальные – мастерами спорта по эстетической гимнастике.



Наши читатели давно слышали о творческих коллективах Российского университета транспорта, а в этот раз мы хотели бы рассказать про спортивную жизнь вуза. Сборные команды университета часто занимают призовые и первые места на соревнованиях и чемпионатах. Сегодня расскажем о талантливых спортсменках из команды «Экспрессия» – чемпионках мира по эстетической гимнастике.



О своем пути и настроении в коллективе рассказала капитан команды «Экспрессия», мастер спорта по эстетической и художественной гимнастике, чемпионка мира по эстетической гимнастике Ксения Павленко.

Мой путь в гимнастике начался в 4 года. Привела меня в спорт мама, она в прошлом тоже серьезно занималась художественной гимнастикой. Ближе годам к 16 я начала задумываться о спортивном будущем. Мне очень не хотелось прощаться со спортом. И тут случайно мы посмотрели видео с выступлением команды «Экспрессия». Мы смотрели много московских команд, но

заинтересовала именно эта. Получив мастера спорта и уходя из художественной гимнастики, я подумала: «Я же все умею, это та же гимнастика, только без предмета». Уже потом поняла, какой это адский труд. Но было очень интересно. Это только кажется, что художественная и эстетическая гимнастика – одно и то же. На самом деле, это совсем разные виды спорта. Как-то все закрутилось, и вот я уже не могу расстаться с эстетической гимнастикой, я просто влюбилась в нее.

Чтобы попасть в «Экспрессию», нужно пройти отбор на стойкость, выносливость, на внешние и технические данные.

Совмещая учебу и спорт я достаточно легко. Проще, когда в этом крутишься с детства: из школы – в зал, из зала – домой, а утром снова по кругу. Это уже заложено во мне, я себя воспитала в этом. Сейчас много выездов на соревнования и сборы, времени свободного почти нет. Но, опять же, навыки из детства очень спасают. Главное – держать все под контролем.

Мне в детстве мама часто говорила слова, с которыми я впоследствии стала чемпионкой

мира: «На пьедестале ты – звезда. Сойдешь с него, и ты – никто, а твоя работа в зале начинается сначала». Во мне это укрепилось. Вообще, не много моих знакомых знают, что я – чемпионка мира, потому что я не люблю это афишировать. Считаю это лишним.

Историй с выступлений очень много, но самая важная для меня произошла на чемпионате мира, когда из-за пандемии долго не было крупных выездных соревнований. И вот, наконец, мы на них выбрались. Ни одни соревнования с этим чемпионатом не сравнятся. В тот момент были максимальные сплоченность и понимание в команде. Мне до сих пор снится, как мы выступаем на чемпионате мира. А потом я просыпаюсь, и у меня трясутся руки от пережитого волнения!

Несмотря на травмы, **мы сохраняем веселую нотку и задор.** После соревнований любим с девочками собираться в одном номере, где сидим и вспоминаем выступления – что было до или после. Все проблемы забываются, ничего плохого вроде уже и не помнишь, вспоминаем только хорошее.

КАК НАШИ СТУДЕНТЫ ИНФРАСТРУКТУРУ СТРОИЛИ

Посиделки у костра, летний заработок, купание в Байкале. Почувствовали теплые эмоции? Если да, то вам точно стоит узнать чуть больше про молодежно-студенческий отряд «Ямал». После 6-летнего перерыва ребята вернулись в строй и даже выиграли конкурс «Гордость» в прошлом году.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Первый студенческий строительный отряд «Ямал» был создан Эрнстом Серафимовичем Спиридоновым в 2004 году на базе ИПСС МГУ ПС по инициативе ОАО «Ямалтрансстрой» и выехал на полуостров Ямал на строящуюся по заказу «Газпрома» железнодорожную линию Обская – Бованенково. Строили ее 6 лет, сейчас ее протяженность – 572 км. Она используется для вывоза углеводородов с Бованенковского газоконденсатного месторождения. Затем «Ямал» ежегодно выезжал на работы по ремонту и текущему содержанию этого железнодорожного пути.

Командиром отряда был назначен студент-второкурсник Александр Денисов. Бойцом первого отряда «Ямал» был Андрей Кендюк – ныне заместитель директора ИПСС.

Ребята участвовали в строительстве моста через реку Юрибей – уникальное, единственное в мире инженерное сооружение длиной 3,9 км, построенное за Полярным кругом на вечномёрзлых грунтах. Мост был принят в эксплуатацию в 2009 году.

Материал подготовила Мария ВЕЛИЧКО

В 2022 году по инициативе Игоря Нака, генерального директора ОАО «Ямалтрансстрой», выпускника 1985 года, «Ямал» восстановился для выполнения путевых работ на строительстве подъездного пути к Ковыктинскому месторождению в Иркутской области.

Отряд в составе 21 бойца работал в течение 45 дней. Их труд высоко оценен не только материально – ребята получили благодарность от руководства ОАО «Ямалтрансстрой». Компания обеспечила ребятам прекрасные бытовые условия, питание, провела экскурсии на Братскую ГЭС и на озеро Байкал.

В этом году сотрудники «Ямалтрансстрой» обратились к ректору РУТ (МИИТ) с просьбой о направлении четырех МСО на объекты компании – в Мурманск на строительство путевой инфраструктуры порта Лавна, на реконструкцию участка Надым – Пангоды Северного широтного хода на Ямале, в Ямбург и на Ковыктинское месторождение – путевую инфраструктуру.

О том, как устроена эта «кухня» изнутри, «ИТ» рассказали бойцы отряда.



Иван Кузин,
командир отряда «Ямал»

«Студенческие строительные отряды – прекрасная возможность испытать себя в роли полноценного работника и понять, какие навыки потребуются после окончания университета.

«Ямал» дает много возможностей студентам. Мы бываем в отдаленных городах России и находим товарищей-единомышленников. У нас можно легко наладить дисциплину и почувствовать, что такое вахта. Немаловажная деталь – летний заработок. А главная наша

привилегия – это почетное место в отряде, особенно после победы в «Гордости».

Впервые мы поехали работать в прошлом году, отряд был сформирован очень поздно и времени на раздумья не было, бойцы не знали, что их ждет на практике: условия проживания, питание, климат, уровень работы. Желающих вступить в отряд было не так много, как сейчас. Ребята стали настоящими первопроходцами.

Теперь в отряд попасть непросто, он пользуется большой популярностью. Недавно мне пришлось проводить отбор в формате собеседования с каждым желающим. Попробовать свои силы может каждый, просто заполнив электронную форму, но на этот семестр набор уже завершен.

Скоро мы планируем лететь в Мурманск на несколько месяцев, и вот-вот начнется масштабный процесс подготовки: общая медкомиссия, ознакомление с техникой безопасности и сборы. Важно подготовиться ко всем возможным обстоятельствам. Но сначала нужно поближе познакомиться с новым составом».



Максим Гаврилов,
боец отряда

«Студенческие отряды нужны людям с похожими целями и интересами. Вступая в отряд, студенты сразу имеют представление о том, чем будут заниматься. Отряды сближают, и из совершенно не знакомых друг другу ребят получается настоящая семья, работать с которой – одно удовольствие.

МСО «Ямал» впечатляет в первую очередь своими возможностями. Нас, молодых парней, отправили за 5000 километров от дома, встретили, одели и поселили в новое общежитие. Говоря кратко, предоставили все удобства.

Если говорить про «внутреннюю кухню», то такого комфорта я даже представить не мог. На сутки нам выделяли определенную сумму денег. В столовой всегда ждало множество блюд, глаза разбежались.

Самой запоминающейся была поездка на Байкал. Организация АО «Ямалтрансстрой», которая

возглавила МСО «Ямал», подарила нам возможность совершить такое путешествие.

«Ямал» – отряд, в котором ты можешь проверить свой дух на прочность, завести новые знакомства, получить незабываемый опыт и побывать в дальних точках России».



Богдан Каравайцев,
заместитель командира отряда

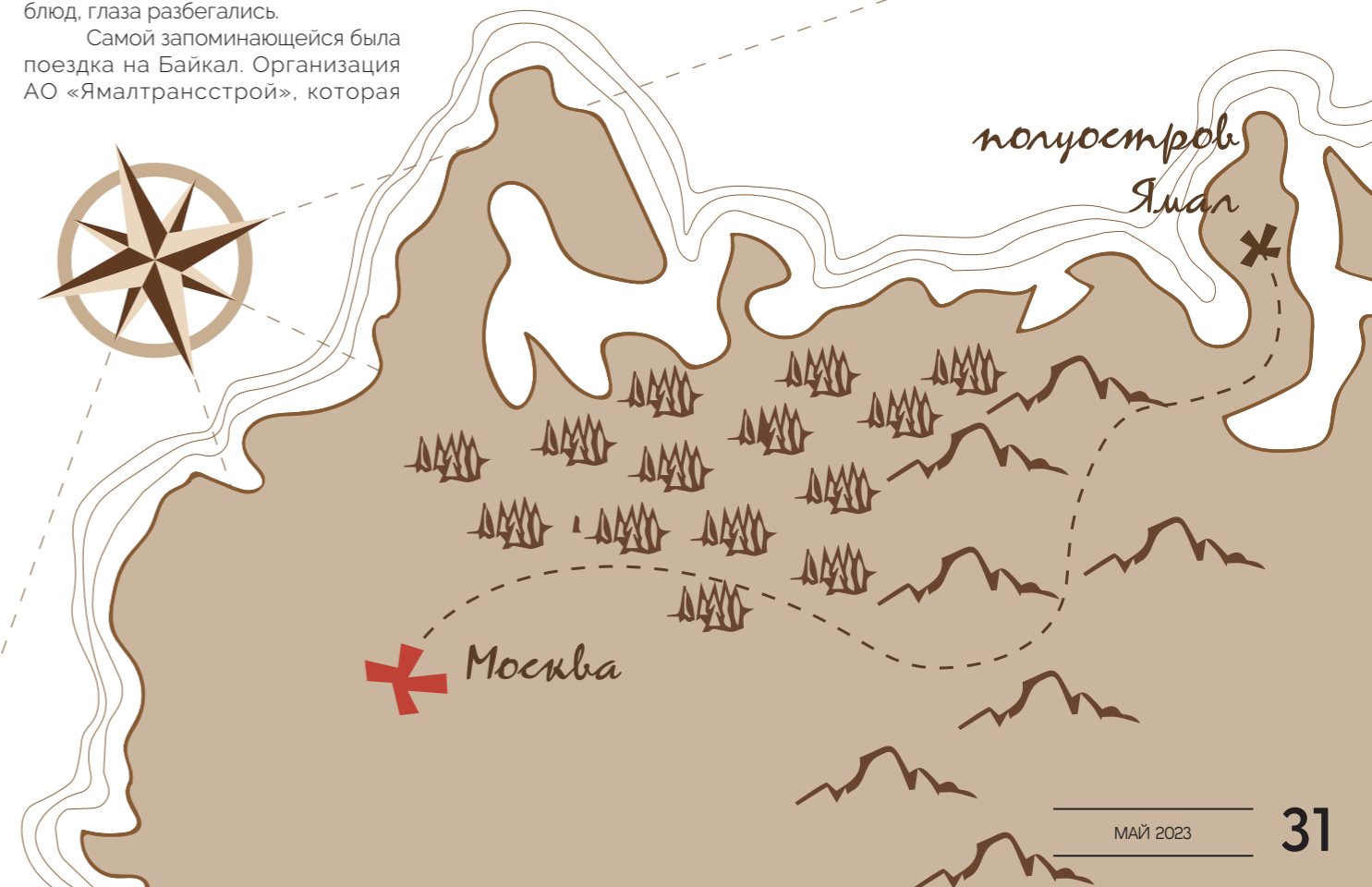
«Студенческие отряды всегда были и будут нужны. Здесь ты не только получаешь практические навыки по профессии, но и учишься работать в большом коллективе. Главная особенность «Ямала» – работа прямо на строительных площадках.

После рабочего дебюта летом 2022 года, мне кажется, о нас знает почти каждый в университете,

поэтому и конкурс на место в отряде большой. На должность заместителя командира был объявлен целый кастинг, по итогу которого определили достойнейших кандидатов, в числе которых оказался и я. В мои обязанности входит организация мероприятий, вплоть до контроля дедлайнов и напоминания бойцам о необходимости выполнить те или иные действия. Навыки в организации мы с Ваней Кузиным приобрели в студенческом совете ИПСС.

С этого года было решено принимать в отряд только студентов, обладающих необходимым уровнем знаний и навыков в области строительства железных дорог. Кроме того, нужна хорошая физическая подготовка. Из прошлогоднего опыта стало ясно, что очень важно следить за здоровьем. Большинство бойцов переболели, как минимум простудой. Сейчас придется запастись витаминами.

Члены отряда регулярно встречаются и делятся воспоминаниями, переживаниями. Атмосфера в отряде очень дружелюбная. В прошлом году один из бойцов купил родителям тандыр на дачу, теперь постоянно предлагает приехать к нему попариться в бане».



БОЛЬШАЯ КОЛЬЦЕВАЯ ЛИНИЯ



**70 КИЛОМЕТРОВ
ДЛИНА ЛИНИИ**

БКЛ – САМОЕ ДЛИННОЕ
МЕТРОКОЛЬЦО В МИРЕ,
СОСТОИТ ИЗ 31 СТАНЦИИ.



1 марта в Москве были завершены работы по строительству Большой кольцевой линии метрополитена (БКЛ), которая должна значительно облегчить транспортные проблемы города. Новая линия – одним из самых масштабных инфраструктурных проектов не только в России, но и во всем мире. Собрали для вас инфографику в цифрах и фактах, связанных с новой транспортной артерией города.



130 МЕТРОВ

САМЫЙ ПРОТЯЖЕННЫЙ ЭСКАЛАТОР МЕТРО (НА СТАНЦИИ МАРЬИНА РОЩА). ОН НА ЧЕТЫРЕ МЕТРА ДЛИННЕЕ ПРЕЖНЕГО РЕКОРДСМЕНА – ЭСКАЛАТОРА НА СТАНЦИИ ПАРК ПОБЕДЫ. КСТАТИ, ЕСЛИ СОБЕРЕТЕСЬ НА НЕМ ЕХАТЬ, ЗАЛОЖИТЕ РОВНО 3 МИНУТЫ, ЧТОБЫ СПУСТИТЬСЯ.

≈ 90 МИНУТ

СТОЛЬКО ВРЕМЕНИ ПРИДЕТСЯ ПОТРАТИТЬ, ЧТОБЫ ПРОЕХАТЬ ПОЛНЫЙ КРУГ ПО БКЛ (ЗА ЭТО ВРЕМЯ МОЖНО ОТУЧИТЬСЯ 1 ПАРУ И СХОДИТЬ НА ПЕРЕРЫВ)

21 МИНУТА

СРЕДНЕЕ ВРЕМЯ В ПУТИ ПЕШКОМ ОТ УНИВЕРСИТЕТА ДО ДВУХ БЛИЖАЙШИХ СТАНЦИЙ БКЛ – САВЁЛОВСКАЯ И МАРЬИНА РОЩА

450 КМ

ПРОЕЗЖАЕТ ОДИН ПОЕЗД НА БКЛ ЗА СУТКИ (ЭТО РАССТОЯНИЕ ОТ МОСКВЫ ДО ВЛАДИМИРА И ОБРАТНО)

**11 500
ЧЕЛОВЕК**

ЕДИНОВРЕМЕННО
УЧАСТВОВАЛИ
В СТРОИТЕЛЬСТВЕ БКЛ
В ПИКОВЫЙ ПЕРИОД



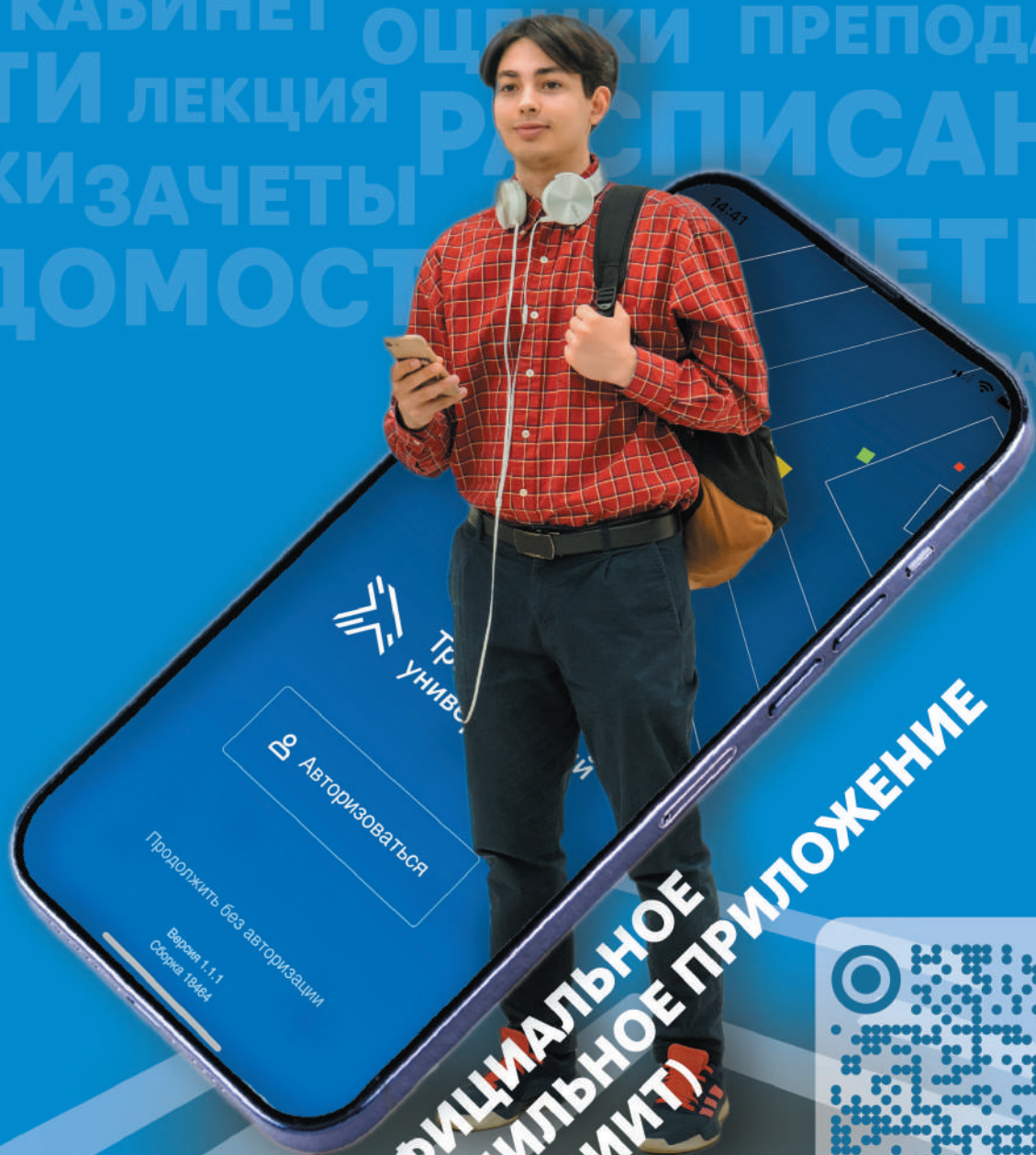
**20 КМ
10 СТАНЦИЙ**

ЕДИНОВРЕМЕННО
ОТКРЫЛИСЬ В 2021 ГОДУ –
САМЫЙ МАСШТАБНЫЙ
ЗАПУСК ОБЪЕКТА В
ИСТОРИИ МОСКОВСКОГО
МЕТРОПОЛИТЕНА

25 000 КМ

ДЛИНА ВСЕХ КАБЕЛЕЙ,
ПРОЛОЖЕННЫХ ДЛЯ ВЕТКИ
(ЭТО БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ДЛИНЫ
ЭКВАТОРА)

ОЦЕНКИ ВЕДОМОСТИ ОЦЕНКИ
СТИТУТ ЗАЧЕТ ЗАЧЕТ ЭКЗАМ
КАФЕДРА
НОВОСТИ ЗАЧЕТЫ КАФЕ
ЧНЫЙ КАБИНЕТ ОЦЕНКИ ПРЕПОДАВАТЕ
ВОСТИ ЛЕКЦИЯ РАСПИСАНИЕ
ОЦЕНКИ ЗАЧЕТЫ
ВЕДОМОСТИ
РАЗВИТИЕ



**ОФИЦИАЛЬНОЕ
МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ
РУТ (МИИТ)**



Приложение доступно в

