МАГИСТРАЛЬ

Печатный орган Уральского государственного университета путей сообщения

№ 12 (117) · сентябрь 2009 г.



Копилка студента

О стипендиях студентов УрГУПС

Студент — существо хрупкое и нежное. Чтобы из посаженного семени вырос прекрасный цветок или могучий дуб, должно пройти пять долгих лет. Не дает зачахнуть студенту стипендия, которую назначает государство или университет.

Базовая стипендия (1100 рублей в месяц) положена всем, кто окончил семестр без «троек». Тем, кто кроме «четверок» сумел получить хотя бы одну «пятерку», положено 1375 рублей в месяц. Наконец, круглые отличники получат 1650 рублей в месяц. Что касается первокурсников, у которых за плечами еще нет ни одной сессии, то им «светит» базовая стипендия.

Для особо отличившихся студентов существуют другие поощрения. Внутренние именные стипендии университета устанавливаются Ученым советом УрГУПС, их можно получить вместо академической стипендии. »

Продолжение читайте на стр. 7

В номере:

Болонский процесс 2

С Новым годом! 4

Слово выпускникам 6

Приемная кампания-2009 7

Столовая УрГУПС 8

Стратегия 2030 10

Ж.-д. туризм в Польше 11

Ночной «Дозор» 14

Перспективным — сюда 15

Дневник вожатого 16

Дорога и искусство 18

На здоровье 20

ОФИЦИАЛЬНО

Строим многоуровневую систему образования

В этом году в УрГУПС поступили первые бакалавры и магистры. Это еще один шаг на пути к Болонской системе. Разумеется, подобные нововведения не могут быть простыми, и впереди серьезная работа по перестройке системы образования. О предстоящей работе мы поговорили с ***Евгением Алексеевичем Малыгиным****, начальником управления организации образовательного процесса (УООП).*



— Евгений Алексеевич, какие планы на ближайший учебный год у УООП?

— Этот год будет принципиально новым, потому что мы переходим к конкретной реализации многоуровневой системы подготовки специалистов. И уже в этом году мы приняли первых студентов бакалавриата на первый курс ФЭУ. Также мы создали группы бакалавриата четвертого курса, которые будут завершать этот уровень. Впервые университет приступил к подготовке 45 магистров по четырем направлениям и шести образовательным программам, но это только начало. Со следующего учебного года нам будет необходимо начать подготовку студентов по двенадцати программам бакалавриата, в том числе по техническим направлениям, таким как «Мехатроника», «Защита информации», «Защита окружающей среды», «Автоматизация управления» и ряду других. Предстоит переход на новую систему обучения наших бакалавров. Образовательная программа бакалавров отличается большой гибкостью, вариативностью, и почти 50 процентов учебного материала будет формироваться именно на выборной основе. То есть мы будем преподавать студентам то, что интересует их самих, то, что востребовано на производстве. Раньше учебный план специальности практически не менялся из года в год, а теперь каждый принятый поток будет учиться практически по отдельному учебному плану.

К таким изменениям нужно подготовить педагогический коллектив, разработать учебные планы по новым стандартам. Появятся такие понятия, как зачетные единицы (они же кре́диты), а также единая система учета полученных знаний. Для подготовки наших преподавателей к работе по новой системе образования со второй половины сентября в университете начнет работать постоянно действующий обучающий семинар, где будут изучаться вопросы этой многоуровневой системы подготовки специалистов.

Не менее важная задача — внедрить в учебный процесс научную деятельность студентов. Именно это отличает студента университета от студента техникума. Первый этап решения этой задачи — разработка курсовых проектов с элементами научных исследований. Они не должны быть шаблонными и выполняться по давным-давно разработанным и очень конкретным инструкциям. Курсовые работы должны содержать в себе новизну, поиск, анализ. Пока мы попробовали ввести на добровольной основе ряд таких курсовых работ (в основном, на кафедрах ФЭУ), но рано или поздно такая система будет реализована и на технических специальностях.

— Как себя показало это нововведение на ФЭУ?

— Для студентов такая работа интересна, для преподавателей — сложна, и поэтому пока однозначного восприятия этой системы нет. Есть опасения, что будет уход от конкретной практической направленности выполняемых курсовых проектов. Но я думаю, что эти опасения будут развеяны. И чем правильнее будет сформулирована тематика этих курсовых проектов, тем больше они будут приближены к реальной работе.

— Вы говорили о гибкости системы. А как будет реализован выбор предметов студентами?

— Есть отработанный алгоритм участия студентов в формировании своей образовательной программы. Примерно он выглядит следующим образом: в мае до студентов доводится перечень дисциплин следующего учебного года, из которого они могут выбрать нужные предметы в нужном объеме. Сумма зачетных единиц всех дисциплин должна составлять 60 в год. Педагогический коллектив проводит своеобразную рекламно-агитационную кампанию своих дисциплин. После этого студент обязан подать в деканат список тех предметов, которые он хотел бы изучить. Срок подачи таких заявлений — 1 июля. Если студент не смог сам определиться и не выдвинул каких-либо предложений в деканат, то он будет заниматься по учебному плану, который будет сформирован кафедрой исходя из ранее выявленных потребностей производства, готовности кафедры и выбора студентов предыдущих годов. Выбранные дисциплины становятся для студента на этот год обязательными. Успеваемость по этим предметам будет определять допуск к сессии и получение стипендии. Студент, не набравший 60 зачетных единиц, не может быть переведен на следующий курс, поэтому ответственность студента за свою образовательную программу резко возрастает. »

ОФИЦИАЛЬНО

— Как будет составляться расписание? Наверное, сложно учесть график обучения с такой вариативностью?

— Сейчас мы привыкли работать с групповой формой обучения. Это специфика российского образования, когда студент на протяжении пяти лет осваивает учебный процесс групповым методом. Болонский процесс предусматривает гибкость, и студенты, обучающиеся в одной группе, получают разный набор образовательных программ. При этом есть неизменяющаяся часть, которая определяется государственным стандартом. Это очень сложно и ново для учебного отдела. Легко спланировать занятия группы, потока. Но когда нужно спланировать занятия разных групп, потоков, факультетов и отдельных студентов, задача значительно усложняется. Этот вопрос для университета новый, и решаться он будет по мере развития этой системы. За один год его не решить.

— На тех специальностях, где введен бакалавриат, теперь остался только он? Либо у абитуриентов был выбор, поступать им на бакалавриат или на специалитет?

— Государство дало бюджетные места только на бакалавриат. Таким образом, если студент может себе позволить платное обучение, в этом году он мог последний раз выбрать специалитет.

— У студентов, которые пошли по пути бакалавра, будет возможность поступить в магистратуру?

— Да, магистратура — это самостоятельная форма обучения. Поступать на нее в УрГУПС, кстати, смогут выпускники не только нашего университета, но и других вузов. Однако бакалавров ждет конкурс, ведь магистрами станут только лучшие. Это где-то около 10–15 процентов от числа бакалавров. Возможно, будет и платная магистратура, но даже с ее учетом число магистров не будет больше 30–40 процентов от числа выпускников-бакалавров. Бакалавр — это технический специалист, который работает на инженерных должностях эксплуатационного уровня: линейный инженер, электромеханик, экономист, менеджер... А вот чтобы стать руководителем того или иного уровня, где требуется большая подготовка, понадобится магистерское образование.

— Сможет ли бакалавр, который пошел работать на производство и через несколько лет понял, что ему нужна магистратура, продолжить свое обучение?

— Да, конечно. Я считаю, что именно так и должно быть. Бакалавр должен идти на производство, где проявятся его интересы и склонности. Выпускники одной специальности бакалавриата могут пойти по совершенно разным дорогам: один станет экономистом-расчетчиком заработной платы, другой — экономистом, исследующим финансовые потоки, третий заинтересуется логистикой, четвертый будет активно себя выстраивать как менеджер... Поэтому, поработав на производстве, каждый проявит себя в той или иной сфере. Появится необходимость получить дополнительную подготовку именно по конкретной программе магистратуры. Число таких программ в рамках одного направления может достигать нескольких десятков.

— Имеют ли специалисты право идти в магистратуру?

— Пока имеют. Специалисты, принятые до 1 сентября 2009 года могут продолжить обучение в магистратуре. Все последующие наборы специалистов этого права лишатся из-за разности в системах подготовки. ■

Подготовил Иван Боднар



ГОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения» объявляет конкурс на замещение вакантных должностей профессорско-преподавательского состава:

Профессоры кафедр:
- Мехатроника;
- Мосты и транспортные тоннели (0,25 ставки).

Доценты кафедр:
- Мосты и транспортные тоннели;
- Путь и железнодорожное строительство (0,5+0,5 ставки);
- Связь (1+1 ставки);
- Теоретические основы электротехники (0,5 ставки);
- Управление в социальных и экономических системах;
- Экономика транспорта;
- Экономическая теория и мировая экономика;
- Электрическая тяга;
- Электроснабжение транспорта.

Старшие преподаватели:
- Безопасность жизнедеятельности (0,5 ставки);
- Вагоны (0,5 ставки);
- Иностранные языки (0,5 ставки);
- Логистика и коммерция;
- Механика деформируемого твердого тела, основания и фундаменты;
- Путь и железнодорожное строительство;
- Связь;
- Станции, узлы и грузовая работа;
- Теоретические основы электротехники;
- Технология машиностроения;
- Управление эксплуатационной работой (0,5 ставки);
- Философия и культурология;
- Финансы и бухгалтерский учет;
- Экономика транспорта (1+1 ставки);
- Электрическая тяга (1+1 ставки);
- Электроснабжение транспорта.

Преподаватели кафедр:
- Иностранные языки (0,5 ставки);
- Иностранные языки и межкультурные коммуникации (0,3 ставки).

Ассистенты кафедр:
- Связь;
- Технология машиностроения;
- Управление эксплуатационной работой;
- Экономика транспорта.

Филиал УрГУПС в г. Нижнем Тагиле
- Доцент кафедры Естественнонаучные дисциплины.

Курганский институт железнодорожного транспорта
- Доцент кафедры Общепрофессиональные дисциплины (0,8 ставки).

Срок подачи заявлений: с 16 сентября по 16 октября 2009 года.
Документы направлять по адресу: 620034, г. Екатеринбург, ул. Колмогорова, 66, к. 229, Ученый совет.
Тел. (343) 370-06-34

ДЕНЬ ЗНАНИЙ







С новым годом!

Воины в кольчугах и шлемах скрестили в нелегком поединке свои мечи! Так было положено начало не Куликовской битвы и не Ледового побоища, а торжественного празднования Дня знаний в УрГУПС. На площади перед главным учебным корпусом показательные выступления для первокурсников провели участники нашего клуба экспериментальной истории «Стальной путь» и приглашенные гости из других клубов Екатеринбурга.

Все по-настоящему

Пока бойцы демонстрировали различные жанры поединков, директор академии средневекового фехтования и руководитель «Стального пути» Мария Давыдова рассказывала, что бои идут по-настоящему: это отнюдь не бутафория, как может показаться, и не ролевые игры. Так, например, один только меч весит полтора килограмма. Естественно, оружие «экспериментаторов» не заточено, иначе, как шутит Мария, итог схватки был бы ясен гораздо быстрее. Кроме того, она раскрывает суть экспериментальной истории: цель участников — как можно точнее восстановить ритуалы, одежду, орудия, утварь наших предков в разные эпохи. Восстанавливаются и важные исторические события. К примеру, ежегодно в сентябре члены клубов со всей России выезжают в Московскую область и инсценируют Бородинское сражение. В этом году «Бородино» будет проводиться уже в 18-й раз.

А после зрелищных показательных боев все желающие могли попробовать себя в качестве лучников. Девушка в русском сарафане терпеливо объясняла студентам, как держать лук, как натягивать тетиву и как положить стрелу, чтобы она послушалась и полетела в цель. Я же, хоть и не попала в мишень, все равно была в восторге, когда капризная тупая (в смысле, с затупленным наконечником) стрела все-таки полетела.

Официальные поздравления

А затем все переместились в актовый зал, где прошла официальная часть Дня знаний и праздничный концерт. Ректор А.Г. Галкин и президент УрГУПС А.В. Ефимов отметили, что знания — продукт скоропортящийся и тот, кто не умеет получать новые, будет неконкурентоспособен в современном мире. УрГУПС же дает все возможности для разностороннего развития личности, в том числе для занятий наукой, а также приучает своих студентов действовать по правилу «век живи — век учись». Начальник Свердловской железной дороги В.Н. Супрун заверил студентов, что ОАО «РЖД» гарантирует рабочие места выпускникам транспортных вузов и ссузов. Председатель Дорпрофсожа СвЖД А.П. Гаращенко, поприветствовав первокурсников, констатировал, что первую самостоятельную победу в жизни они уже одержали — поступили в УрГУПС. Затем студентов поздравили руководитель Уральского территориального управления ФАЖТ Н.И. Сергеев и глава администрации Железнодорожного района Екатеринбурга В.А. Лаппо.

После них выступил начальник Уральского управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта С. Н. Шинкаренко. Сергей Николаевич отметил: с того времени, как он выпустился из УЭМИИТ, многое поменялось. Но прежней осталась особая атмосфера — атмосфера студенческой дружбы, искреннего уважения к педагогам, желание добиваться поставленных целей. «Этим вы будете гордиться всю жизнь», — заключил он. Затем студентам головного вуза была показана запись торжественной церемонии с открытия нового учебного года в челябинском филиале.

Эстафета передана

Высокопоставленных гостей на сцене сменил отличник и активист электротехнического факультета Левон Агаджанов. Как представителю пятикурсников ему выпала важная роль — передать Ключ знаний первокурсникам. »







ДЕНЬ ЗНАНИЙ





» — Сейчас я не просто вручаю Ключ, а передаю ребятам нашу тягу к знаниям, желание нести и защищать гордое почетное звание студента УрГУПС, — напутствовал первокурсников Левон.

Из рук обаятельного юноши эстафету постижения наук переняла Ольга Ивонина. Кроме того что Оля поступила на первый курс престижного университета, она еще и продолжила династию железнодорожников.

А затем на сцену вышел Михаил Албулов, неизвестный, пожалуй, только первокурсникам. Он спел им и всем присутствующим в зале о том, что вот-вот в город приедет Осень. Исполнил красивую песню под гитару и отправился, судя по всему, расклеивать афиши к приезду своей музы — Осени, вдохновившей его написать столь душевное произведение.

После Миши, который настроил зал на лирику, с первокурсниками знакомились «Парки» — команда КВН «Парк текущего периода». Их сменили пластичные ребята из «Района 32». А потом на сцену вышли «Братья Черепановы». Зря Илья Арбузов расстраивается так часто, что его шутки не смешные. Не плачь, Илья! У некоторых они еще хуже. А заключительным номером концерта стало выступление брейк-данс-команды «Физическая активность». Так в Уральском университете путей сообщения начался новый учебный год. ■

Полина Ушакова

Награждения

От имени начальника Свердловской железной дороги были награждены заведующий кафедрой УСЭС, профессор **Владимир Алексеевич Антропов**, декан ЭТФ, доцент кафедры «Автоматика и телемеханика на ж.-д. транспорте» **Виталий Константинович Донцов** и декан СФ, профессор кафедры «Мосты и транспортные тоннели» **Борис Григорьевич Чернявский**.

◆◆◆

Почетной грамотой Министерства образования и науки РФ за многолетний добросовестный труд отмечена руководитель сектора учета студентов отдела кадров **Ольга Михайловна Дружинина**.

◆◆◆

За значительный вклад в дело подготовки высококвалифицированных специалистов для железнодорожного транспорта именными часами ректора УрГУПС были поощрены заместитель декана ЭТФ **Надежда Леонидовна Ракина** и профессор кафедры «Станции, узлы и грузовая работа» **Эрвин Брунович Вальт**. Почетные грамоты вручены доценту кафедры «Вагоны» **Константину Михайловичу Колясову** и профессору кафедры «Безопасность жизнедеятельности» **Олегу Рашитовичу Ильясову**. Благодарность объявлена старшему преподавателю кафедры «Строительные конструкции и строительное производство» **Ольге Анатольевне Трофимовой** и профессору кафедры «Механика деформируемого твердого тела» **Александру Алексеевичу Лахтину**. ■

Говорят первокурсники

Евгений Макаров, ФЭУ



— Поступать было сложно. До последнего момента был в списке бюджетников, потом льготники подвинули. И конкурс, конечно, приличный: университет хороший, у всех высокие баллы. Про ЕГЭ: рассчитывали на лучшее, но получилось... так, как получилось. В принципе, обычный экзамен. А экзамен – он и есть экзамен: всегда волнение. Но те, кто хорошо занимается в течение всего обучения в школе, сдают без проблем.

Кристина Чернова, ФЭУ



— Поступать было не сложно. Подавала документы только в УрГУПС, потому что никуда больше мне не хотелось. Этот вуз показался мне интереснее других, более престижным. ЕГЭ боялась, было сложно. А от нового учебного года жду новых знаний, нового общения.

Владислав Мусихин, ФЭУ



— Поступать было не сложно: документы сдал на платное — и все.

Лилия Хабибрахманова, ФУПП



— Поступала легко, так как пошла по тому же профилю, что был в техникуме. Приехала из Казани. Ходила на подготовительные курсы, поэтому ЕГЭ сдала без проблем. Выбрала этот университет, потому что была наслышана о нем: многие мои преподаватели в Казани окончили этот вуз и рассказывают только хорошее. От учебного года жду много чего, потому что я очень активная. В техникуме я была председателем студсовета, здесь планирую действовать в этом же направлении. ■

СТУДЕНЧЕСКАЯ ЖИЗНЬ

Напоследок от выпускников

В торжественный день вручения красных дипломов мы попросили нескольких выпускников вспомнить годы своей учебы, а также заглянуть в будущее. Мы задали им шесть вопросов: 1. Кем ты мечтал(а) стать в детстве? 2. Почему ты выбрал(а) УрГУПС? 3. Есть ли среди твоих родственников железнодорожники? 4. Что тебе запомнилось за пять лет учебы? 5. Где ты будешь работать? 6. Кем ты видишь себя еще через пять лет?

Александр ИГНАТЬЕВ, «Электрический транспорт железных дорог»

1. С самого детства мечтал стать железнодорожником.
2, 3. Да, все родственники железнодорожники, так что выбор учебного заведения был простым.
4. В основном, занимался учебой. Еще посещал культурно-массовые мероприятия.
5. В локомотивном депо.
6. Хотелось бы видеть себя начальником.

Мария ТРОПИНА, «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте»

1. Много кем мечтала стать: парикмахером, учителем...
2. Поступила в УрГУПС, потому что мне была интересна эта специальность. Вообще, технические специальности меня очень привлекали.
3. Да, они преподаватели УрГУПС.
4. Через пять лет я вижу себя успешным человеком.

Светлана ХОРЛАШКИНА, «Электроснабжение железных дорог»

1. Мечтала стать железнодорожником, поэтому и поступила в УрГУПС.
3. Бабушка, двоюродный брат, дядя... Все работают на железной дороге.
4. Участвовала в «Дне первокурсника», «Весне УрГУПС»: занималась танцевальными номерами. «Весна УрГУПС» — это потрясающее событие.
5. В проектном институте.
6. Я вижу себя ведущим инженером. Хочу добиться успеха.

Артем ВОРОБЬЕВ, «Информационные системы и технологии»

1. Честно говоря, сейчас уже не помню. Кем-то мечтал, но точно не железнодорожником.
2. Здесь была лояльная политика поступления касательно русского языка. Это был очень важный фактор для меня.
3. Нет.
4. Я развивал свои знания в специальности, а университет был вектором, указывающим мне направление, решал спорные вопросы в моем развитии как личности.
5. Я уже работаю в сфере информационных технологий — там и планирую продолжать.
6. Я думаю, что стану грамотным техническим специалистом, который будет решать не только технические задачи, но и управленческие.

Мария ШЕСТКОВА, «Менеджмент организации»

1. Когда я была маленькой, я мечтала быть пилотом. Не менеджером, не железнодорожником, а именно пилотом.
2. Во многом — ради хорошей спорткафедры, ведь я спортсменка.
3. Дедушка был машинистом тепловоза.
4. Отстаивала честь университета на волейбольных матчах и училась, естественно.
5. По специализации («Менеджмент в спорте»), конечно, вряд ли. Хотелось бы заниматься туризмом.
6. Вижу себя сидящей в офисе в куче бумажек. Больше пока ничего не представляю.

Никита КРЕКНИН, «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте»

1. Железнодорожником.
2, 3. Да, у меня мама с папой железнодорожники.
4. Я каждый день ходил в университет, чтобы получить какие-то новые знания. Посещал лекции. Очень нравились практические занятия и лабораторные работы, потому что именно там мы могли понять, в чем суть работы железнодорожника. За это я очень благодарен университету.
5. Я уже работаю на железной дороге оператором тормозной позиции на горке.
6. Начальником сортировочной станции.

Рустам КАСИМОВ, «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте»

1. В детстве я мечтал стать космонавтом.
2. Так как нет университета космонавтов, мне пришлось пойти в УрГУПС.
3. Да, у меня папа железнодорожник.
4. Посещал все занятия, очень рад полученному объему знаний.
5. На железной дороге.
6. Через пять лет я себя вижу начальником сортировочной станции.

Вячеслав МАЛАНДИН, «Электрический транспорт железных дорог»

1. В детстве я мечтал стать много кем, даже актером.
2. В УрГУПС я поступил, потому что хорошо сдал экзамены.
3. Да, есть.
4. Больше всего запомнилась студенческая жизнь, «весны», праздники...
5. Планирую работать на Пермском отделении Свердловской железной дороги.
6. Не знаю. Может быть, моя мечта детства все же осуществится, и я стану известным актером. А может быть, пойду в Госдуму.

Ирина ШИЛОВА, «Менеджмент организации»

1. В детстве мечтала стать врачом.
2. Потому что это государственный университет.
3. Есть.
4. Училась, занималась общественной работой.
5. В нашем родном университете.
6. Через пять лет я планирую закончить аспирантуру и стать полноценным преподавателем в нашем университете. ■



Начальник СвЖД В.Н. Супрун награждает лучших

Подготовил Иван Боднар

Копилка студента

Продолжение. Начало на стр. 1

Итак, именные стипендии, назначаемые Ученым советом нашего университета:

- им. И.В. Уткина — 3300 рублей в месяц;
- им. Ю.М. Бея — 3300 рублей в месяц;
- им. М.М. Кириллова — 3300 рублей в месяц;
- им. А.М. Дядькова — 3300 рублей в месяц;
- им. В.А. Милюкова — 3300 рублей в месяц;
- им. А.Я. Каца — 3300 рублей в месяц;
- им. А.В. Паршина — 3300 рублей в месяц;
- им. В.А. Ивашова — 3300 рублей в месяц;
- персональная стипендия Ученого совета УрГУПС — 3000 рублей в месяц.

Кроме того, у студентов УрГУПС есть возможность добиться следующих именных стипендий, которые являются дополнительными к академической:

- стипендия Президента РФ — 1600 рублей в месяц;
- Правительства РФ — 1440 рублей в месяц;
- Президента ОАО «РЖД» — 3000 рублей в месяц;
- им. П.П. Мельникова (Министерство транспорта) — 1650 рублей в месяц;
- им. А.Л. Штиглица — 2600 рублей в месяц;
- Губернатора Свердловской области (размер определяется ежегодно);
- им. А.С. Попова — 3000 рублей в семестр;
- Начальника СвЖД — 8660 рублей в месяц;
- Начальника ГЖД — назначается индивидуально для каждого стипендиата;
- Екатеринбургского информационно-вычислительного центра;
- им. С.Р. Коган — 10000 рублей в месяц.

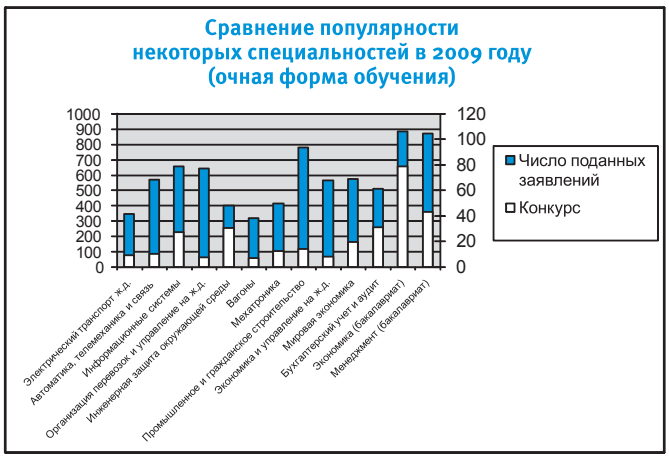
Доплата к стипендии для социально незащищенных и малообеспеченных граждан составит 1650 рублей в месяц. На такую доплату имеют право сироты, воспитанники многодетных семей, ребята из семей с доходом на одного человека ниже прожиточного минимума, студенты, родители которых являются неработающими пенсионерами или инвалидами, а также семейные студенты, имеющие детей в возрасте до тех лет, при условии, что супруги (или один из них) не работают по причине ухода за ребенком.

Кроме того, продолжает действовать приказ президента ОАО «РЖД» от 27.08.2008, который устанавливает ежемесячные доплаты для студентов-целевиков. Для отличников, которые учатся в железнодорожных вузах, они составляют 2000 рублей в месяц, для тех, кто получает «4» и «5», — 1500 рублей в месяц. Студенты железнодорожных техникумов и колледжей получат чуть меньше: 1500 и 1000 рублей в месяц соответственно. ■

Поступай!

Результаты приемной кампании — 2009

Вступительные испытания выпускников техникумов и колледжей в этом году отличались от тех, что сдавали одиннадцатиклассники: последним предстояло пройти ЕГЭ, результаты которого засчитывались и как выпускной экзамен из школы, и как вступительный в вуз.



Итак, в вузе в этом году экзамены сдавали, в первую очередь, абитуриенты, получившие среднее специальное образование по соответствующему профилю. То есть тот, кто получил среднее образование по специальности, к примеру, «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» и поступал в УрГУПС на сокращенную форму обучения, проходил три вступительных испытания: собеседования по профессиональной направленности и по математике и изложение по русскому языку. Если же выпускник ссуза поступал на полный срок обучения, то ему нужно было сдать математику, физику и русский язык письменно (в традиционной для университета форме).

Выпускники школ поступали в УрГУПС только по результатам ЕГЭ.

— Для университета это в определенной мере удобно, ведь нам не нужно было проводить вступительные экзамены, — считает Ольга Анатольевна Трофимова, заместитель ответственного секретаря приемной комиссии УрГУПС.

Как видно по графику, большой популярностью среди абитуриентов пользовался введенный в этом году бакалавриат. Ольга Анатольевна связывает это с тем, что на аналогичные направления специалитета было выделено лишь четыре бюджетных места, причем все они целевые («Экономика и управление на предприятии»), либо вообще несколько («Менеджмент организации»), в то время как на бакалавриате было 11 и 17 бюджетных мест соответственно. Всего в университетский комплекс зачислено по программе подготовки:

— дипломированного специалиста на полный срок обучения (очное) — 1162;

— дипломированного специалиста с сокращенным сроком обучения (очное) — 77;

— дипломированного бакалавра — 32;

— дипломированного специалиста на полный срок обучения (заочное) — 937;

— дипломированного специалиста с сокращенным сроком обучения (заочное) — 224.

Также мы попросили О.А. Трофимову поделиться своим личным мнением об ЕГЭ:

— Любой экзамен — это стресс для человека. А когда вопрос на экзамене поставлен некорректно (а такое случалось в тестах ЕГЭ), то это вдвойне тяжело. При этом устные и письменные вступительные испытания, которые мы проводили раньше, позволяли составить представление об абитуриенте. Например, не решал он до конца задачу, но был уже очень близок к правильному ответу, — можно добавить несколько баллов. А на ЕГЭ все однозначно: решил — не решил, третьего не дано. Есть неясности в этой системе. Например, молодой человек за ЕГЭ по физике получил 50 баллов и при этом очень хорошо себя показал на олимпиаде по физике, где задачи, разумеется, сложнее. Как такое может быть? ■

Иван Боднар

РАЗВИТИЕ

Что готовится в нашей столовой

Столовая УрГУПС заняла первое место в номинации «Совершенствование системы организации питания студентов» на Областном конкурсе «На лучшую организацию питания студентов в учреждениях высшего профессионального образования Свердловской области в 2008-2009 учебном году». Об этом стало известно пятого августа на церемонии награждения.

Как рассказала пресс-службе директор столовой ***Марина Александровна Бабич****, заявки на этот конкурс, инициированный Министерством торговли Свердловской области, были поданы в ноябре 2008 года. Затем в оргкомитет был предоставлен диск с презентацией. Членами жюри учитывалось качество обслуживания, техническое оснащение, ассортимент блюд, квалификация сотрудников и многие другие параметры.*

Кроме того, сейчас столовая УрГУПС участвует в конкурсе «Сто лучших товаров России», представляя на нем свои услуги. В региональном этапе наш комбинат питания занял первое место, теперь документы переданы в Москву.



Все, кто был с нами в прошлом году, заметили, что в столовой УрГУПС сделан ремонт. По словам Марины Александровны Бабич, он завершен вовремя и сейчас отремонтированные помещения постепенно заполняются новым оборудованием.

— Договоры на поставку оборудования для производственных помещений на третьем этаже уже подписаны ректором, — рассказывает Марина Александровна. — Также подписана заявка на приобретение пароконвектомата, о котором мы давно мечтаем. В нем можно готовить большие куски мяса, рыбы. Это как большая микроволновая печь, но с функциями и обжарки, и парообработки...

— Какие еще изменения ожидаются в этом году?

— Устанавливаем новое оборудование в буфеты. В частности, кофеаппараты, в которых можно приготовить горячий шоколад, мокачино, капучино и другие напитки. Такие аппараты уже поставили в одном буфете на втором этаже и в первом общежитии. Еще будем ставить в ИДПО, колледже железнодорожного транспорта. Кроме того, мы планируем открыть буфет в колледже железнодорожной медицины и туда тоже установить кофемашину.



— Что было сделано во время ремонта?

— Полностью отремонтированы производственные помещения третьего этажа, а также выделен отдельный новый цех холодных закусок, который позволяет делать желированные, заливные блюда, приготовление которых требует специальной микробиологической среды. В данный момент в этот цех закупается оборудование. Старый холодный цех за лето был отремонтирован. Также приведены в полную готовность обновленные подсобные помещения, все коридоры, кухня, оборудованы комнаты для хранения сухих продуктов и для хранения посуды. На третьем этаже в торговом зале заменен пол. И, что немаловажно, во всей столовой заменена вентиляция. Теперь вытяжки действуют не только над оборудованием, но и в залах, где сидят посетители. Таким образом, там не будет ни жарко, ни холодно, ни душно, потому что установится нормальный микроклимат.

— Что вы можете сказать про меню?

— С запуском холодного цеха появятся новые заливные блюда, с появлением пароконвектомата в меню станет больше диетических блюд.

— К слову, в конце прошлого года вы проводили опрос, в котором узнавали, устраивает ли посетителей столовой ассортимент диетических блюд. Что показало анкетирование?

— В основном, участников опроса устраивает то щадящее меню, которое мы предлагаем. А для разработки диетического меню надо приглашать медицинского сотрудника с соответствующей квалификацией, чтобы он разработал отдельные комплексы для каждой диеты: бессолевые, низкокалорийные и т. д. Пока же мы остановимся на таких щадящих блюдах, которые подходят и здоровым людям и тем, кто придерживается лечебной диеты.

— Расскажите о задумках, которые вы планируете реализовать в будущем?

— Возможно, одна раздача будет «национальной»: там можно будет отведать блюда из меню разных народов. Но это очень сложно организовать, потому что нужны повара — специалисты высокого класса. А еще мы хотим раз в месяц проводить «тематические» дни. Например, день овощных или день рыбных блюд. Это будет интересно и для тех, кто придет узнать новые рецепты, и для тех, кто придет пообедать. ■

подготовила
Полина Ушакова

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ

Железнодорожные вести

ОАО «РЖД» в рамках модернизации вагонного хозяйства АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) вложило в оснащение монгольского депо 25,5 млн руб. Только в 2009 году монгольской стороне была поставлена одна тысяча полувагонов. В будущем на УБЖД должны появиться сервисные центры, специализирующиеся на обслуживании поставляемой техники.

●

Президент России Дмитрий Медведев подписал указ о передаче в доверительное управление ОАО «РЖД» сроком на пять лет 50 процентов акций АО «УБЖД», которые находятся в федеральной собственности. АО «УБЖД» было создано в 1949 году на основе соглашения между правительствами СССР и Монголии с равным распределением долей в уставном капитале акционерного общества.

●

Старшим вице-президентом ОАО «РЖД» станет глава консультационной практики Ernst & Young в СНГ Вадим Михайлов, который работает над аудитом ОАО «РЖД» со дня его основания. Эксперты полагают, что годовой доход менеджера такого уровня колеблется от 1 до 3 млн долларов.

●

Грузия протестует в связи с планами абхазских властей передать право на управление абхазским участком железной дороги российской компании ОАО «РЖД».

●

Первый заместитель генерального директора по экономике и финансам ОАО «ПГК» Алексей Тайчер заявил, что «ПГК» в 2009 году купит около 70 процентов продукции всего российского вагоностроения.

●

Совет директоров ОАО «РЖД» принял решение о предоставлении до 31 декабря 2009 года льготного проезда на железнодорожном транспорте студентам и школьникам. Скидку в размере 50 процентов стоимости проезда студенты получат в пригородном сообщении, а школьники — в пригородном и дальнем.

●

ОАО «РЖД» договорилась с рыболовецкими и портовыми компаниями о мерах по выходу из кризиса, связанного с рекордным уловом лососевых. Со станции Владивосток-Мыс Чуркин в центральные и западные регионы России будет ходить ежедневный ускоренный поезд, заявочная система отправки рыбы отменяется, организуются прямые погрузки рыбы с борта судов в вагоны.

●

Правительство РФ намерено профинансировать проектирование строительства 295-километрового участка железной дороги в обход Омска. Средства будут выделены в рамках федеральной целевой программы модернизации российской транспортной системы, рассчитанной до 2015 года.

●

ОАО «РЖД» объявило, что 1 октября 2009 года на привокзальных площадях городов начнется «ликвидация всех стихийно образовавшихся коммерческих объектов». Ранее компания объявила о прекращении с 1 сентября торговли с лотков на территориях вокзалов и привокзальных площадей. В РЖД объясняют, что решение, которое распространится на 332 российских вокзала, необходимо для повышения качества обслуживания пассажиров и для борьбы с распространением контрафактной и низкокачественной продукции. Вместо ларьков на привокзальных площадях появятся цветочные клумбы и скамейки, а пункты питания, аптеки и другие магазины будут функционировать только в помещениях вокзалов. ■

По материалам ИД «КоммерсантЪ» и портала «РЖД-партнер»

Безрельсовый транспорт России

К 200-летию образования на транспорте

Манифест императора Александра I, которым учреждено Управление водяными и сухопутными сообщениями и Институт корпуса инженеров путей сообщения, вышел 20 ноября 1809 года. Дата учреждения Управления водяными и сухопутными сообщениями является датой рождения единого органа государственного регулирования всех видов тогда имеющегося транспорта.

Сухопутный транспорт

Безрельсовый транспорт — общее название всех сухопутных видов транспорта, которые не используют рельсовый путь. Остановимся подробнее на двух видах.

Гужевой — вид дорожного транспорта, в котором транспортные средства (повозки) приводятся в движение животными. В качестве тягловых животных используются лошади, верблюды, волы, буйволы, ослы, мулы, собаки, олени и др. В начале XXI века гужевой транспорт использовался по преимуществу в сельской местности — для коротких перевозок людей и грузов. Сейчас во многих городах конные экипажи используются для катания туристов.

Автомобильный. В России автомобили появились в конце XIX века, а именно в 1891 году. Первый русский автомобиль был создан Яковлевым и Фрезе в 1896 году и показан на всероссийской выставке в Нижнем Новгороде.

Водный транспорт

Главным преимуществом речного транспорта является низкая себестоимость перевозок. Благодаря этому он продолжает занимать важное место в транспортной системе, несмотря на низкие скорости и сезонность.

В XIX веке на внутренних водных путях начали использоваться пароходы, а первый речной теплоход (и вообще первый теплоход в мире) был построен в 1903 году в России.

Крупные пассажирские суда в наши дни используются для перевозки туристов (речные круизы), а также для перевозки пассажиров в труднодоступные районы, с которыми отсутствует автомобильное и железнодорожное сообщение (скорость 20–30 км/час).

Суда на подводных крыльях и суда на воздушной подушке могут развивать скорости до 80 км/час.

Воздушный транспорт

Воздушный транспорт — самый быстрый и в то же время самый дорогой вид транспорта. Основная сфера применения воздушного транспорта — это пассажирские перевозки на большие расстояния.

Во многих труднодоступных районах (в горах, районах Крайнего Севера) воздушному транспорту нет альтернатив.

В таких случаях, когда в месте посадки отсутствует аэродром (например, при доставке научных групп в труднодоступные районы), используют не самолеты, а вертолеты, которые не нуждаются в посадочной полосе. ■

директор музея УрГУПС Л.П. Базатина

Где предстоит работать сегодняшним студентам?

«Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» по полочкам

Мы продолжаем краткое изложение ключевых тезисов Стратегии — основного документа, по которому будет развиваться транспортная отрасль. В этом номере мы приступим к третьей главе Стратегии и рассмотрим, как будет развиваться рынок железнодорожных услуг, инфраструктура и подвижной состав наших железных дорог. Закончим разбор третьей главы в следующем номере.

III. Долгосрочная программа развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации для реализации Стратегии

Это основная часть Стратегии, наиболее объемная и содержательная. В ней последовательно раскрываются основные аспекты Стратегии. Но несмотря на это, она тяжела для восприятия. Поэтому мы приведем лишь ключевые тезисы. Обратите внимание, что практически все они соответствуют положениям структурной реформы железнодорожной отрасли, которая должна завершиться в 2015 году.

Рынок железнодорожных услуг.

Вскоре железнодорожную отрасль ждут серьезные преобразования – перевозки будут отделены от инфраструктуры. Соответственно, на рынке появится много частных перевозчиков, в основном, как предполагает Стратегия, региональных (в том числе дочерних компаний ОАО «РЖД»). Перевозчиками станет, например, часть сегодняшних операторов подвижного состава. В этих условиях государству придется особенно тщательно контролировать недискриминационный доступ перевозчиков к инфраструктуре. Также будут разработаны единые правила и нормы и введено обязательное страхование рисков перевозчиков.

Что касается пассажирских перевозок, то потери в доходах, которые связаны с перевозкой льготных категорий граждан, будут компенсироваться за счет федерального и региональных бюджетов.

Более того, в той или иной мере частной станет и сама инфраструктура, ведь новые железнодорожные линии будут строиться на деньги ОАО «РЖД», государства, а также частных собственников «в различных соотношениях».

Поскольку появятся частные перевозчики и владельцы инфраструктуры, полностью рыночным станет ее ремонт и ремонт подвижного состава.

Соответственно, услуги на железной дороге могут быть естественно-монопольного, переходного (временно-монопольного) и конкурентного типов. В каждом из них предполагается своя тарифная политика. Например, в естественно-монопольном сегменте государство будет устанавливать фиксированные либо максимальные тарифы, контролировать раскрытие информации для пользователей и недискриминационный доступ. А в конкурентном сегменте работа государства ограничится лишь поддержанием саморегулирования рынка и антимонопольным контролем. Главное, чтобы в любом сегменте поддерживался баланс интересов государства, предприятий и клиентов.

Инфраструктура

Ключевая идея Стратегии в том, что в ближайшие 20 лет объемы перевозок будут расти, а значит, инфраструктура должна быть модернизирована, чтобы удовлетворить требования промышленности и пассажиров. Не менее важны и транзитные перевозки, объем которых должен также вырасти. В связи с этим необходимо:

ликвидировать «узкие места». Узкие места – это участки, где пропускная и провозная способности недостаточны для эффективной работы сети. Для того чтобы избавиться от них, будут строиться вторые, третьи и четвертые пути на «узких» участках; будет введена электрификация и автоблокировка; будут строиться обходы Краснодарского, Омского, Саратовского, Читинского и Ярославского железнодорожных узлов;

заменить старые искусственные сооружения. Согласно Стратегии, многие мосты, тоннели и водопропускные трубы, которые используются сегодня, были построены на рубеже XIX–XX веков. Некоторые из них уже израсходовали свой запас прочности. Но главная проблема в том, что они возводились по нормам начала XX века, а значит, рассчитаны на другие нагрузки от подвижного состава. Это серьезное ограничение массы поездов, скоростей движения и нагрузки на ось, то есть тоже своеобразное «узкое место». Несмотря на всю сложность реконструкции и строительства новых искусственных сооружений, это неизбежная мера;

ввести скоростное и высокоскоростное движение. В этом направлении планируется сразу три мероприятия. Во-первых, будут увеличиваться маршрутные скорости пассажирских поездов, следующих на расстояние свыше 700 км. Во-вторых, будет организовано скоростное движение (160–200 км/час) между крупными региональными центрами, например, между Москвой и Адлером. В-третьих, будут строиться высокоскоростные (350 км/час) магистрали. Поскольку у России нет опыта строительства высокоскоростных магистралей, будет широко использоваться и адаптироваться под наши условия опыт Франции и Германии;

расширить тяжеловесное движение. Под тяжеловесным движением в Стратегии понимается движение поездов с осевой нагрузкой 25–30 тонно-сил/ось. На перспективу такие поезда будут обращаться на железных дорогах длиной 13784 км, в основном, это направления «Восток — Запад». Немудрено, ведь ключевые грузы тяжеловесного движения — это нефть, руда, уголь. Для подготовки к введению тяжеловесного движения будут комплексно реконструированы путевое хозяйство, система электроснабжения, СЦБ и прочие элементы инфраструктуры. Кроме того, «принципиально важным... является использование возможностей габарита максимального приближения к объекту при разработке перспективных грузовых вагонов для перевозки, прежде всего угля и руды». При осевой нагрузке 30 тс/ ››

ось, «на путях длиной 1050 м может быть сформирован состав весом до 8–9 тыс. тонн». Если использовать этот габарит, то удастся уменьшить количество вагонов (при том же объеме перевозок) на 20 процентов, снизить потребность в локомотивах и локомотивных бригадах на 10 и 20 процентов соответственно.

Подвижной состав

Авторы Стратегии видят следующие проблемы:

— в сфере локомотивостроения — в отсутствии серийного производства магистральных грузовых электровозов постоянного тока, магистральных грузовых тепловозов, двухсистемных локомотивов и локомотивов с асинхронным тяговым приводом;

— в сфере производства моторвагонного подвижного состава — в отсутствии серийного производства высокоскоростных электропоездов с асинхронным тяговым приводом;

— в сфере производства пассажирских вагонов — в недостаточных производственных мощностях;

— в сфере производства грузовых вагонов — в необходимости увеличения надежности узлов и совершенствования конструкции.

Стратегия утверждает, что в России не производится целый ряд комплектующих, которые необходимы для создания современного подвижного состава. Чтобы решить эту проблему, предполагается создание инвестиционных программ, предполагающих участие как производителей деталей, так и государства. Другой способ преодолеть технологическое отставание — пригласить к сотрудничеству иностранных производителей. Однако условием такого сотрудничества станет то, что в России будет происходить не просто крупноузловая сборка, а «полноценное производство с передачей технологий». Для этого предполагается создавать совместные с иностранными компаниями предприятия. ■

Иван Боднар

Железнодорожный туризм в Польше



В настоящее время железнодорожный туризм чрезвычайно популярен во всем мире – десятки тысяч людей посвящают свой отпуск поездкам по железным дорогам, изучают их историю, специфику эксплуатации железнодорожной техники. О железнодорожном туризме рассказывают сотни сайтов в интернете, выпущена масса проспектов, путеводителей, карт. Созданы специальные туристические маршруты, работают музеи.

«Конечно, в Польшу!»

По совершенно непонятной мне причине в России мало что известно о таком виде туризма, практически отсутствует соответствующая туристическая инфраструктура, а собственно железнодорожным туризмом в России занимаются в основном иностранцы. Работники российских турфирм на словосочетание «железнодорожный туризм» реагируют искренним непониманием этого понятия...

Как правило, собственно Польшу российские турфирмы рассматривают исключительно как транзитную страну на пути в западную Европу, предлагая по пути посмотреть в худшем случае только Варшаву, а в лучшем — Краков, Величку и Освенцим. В результате у многих жителей России Польша вызывает подобную реакцию: «Польша? А что там делать? Это же аграрная страна совершенно без достопримечательностей». Между тем Польша чрезвычайно разнообразна и интересна. В ней развиты все направления туризма, начиная от природных (горы, море, реки, озера, здравницы, агротуризм) и заканчивая активно-познавательными: прекрасно сохранившиеся старые города, средневековые замки, музеи (особенно хороши скансены — музеи под открытым небом), объекты технического туризма (железные дороги, шахты, мосты, электростанции, объекты нефтедобычи)... Знакомство со списком достопримечательностей Польши оставляет впечатление, что жизни не хватит, чтобы все это посетить и осмотреть. Ни одна другая страна мира не оставляет у меня такого впечатления. Плюс к туристическим достопримечательностям следует отметить доброжелательность поляков, мягкий климат, приятную кухню, низкие цены (по сравнению с Россией). Так что для меня ответ на вопрос куда поехать в отпуск очевиден — конечно, в Польшу!

Назад, в прошлое

Для туристов-железнодорожников Польша особенно интересна и является своего рода «меккой» железнодорожного туризма по следующим причинам: во-первых, польские железные дороги сохранили массу архаичных черт, которых уже не встретишь на российских железных дорогах. Современный технический уровень польских железных дорог примерно соответствует техническому уровню российских в 60-е годы прошлого века, а некоторые элементы — вообще откуда-то из 40-х! Например, в Польше до сих пор широко используется винтовая стяжка, механическая тросовая централизация стрелок на станциях, семафоры, тентованные вагоны. Встречается жезловая блокировка. Некоторые участки железных дорог обслуживаются паровозами и дрезинами (встречаются ручные, вело-, мото- и автодрезины). Запросто можно встретить в эксплуатации рельсы 1896 года выпуска или ручной стрелочный перевод 1905 года изготовления. Все это историческое наследие сохраняется в прекрасном состоянии. Потому, приезжая в Польшу, как бы попадаешь в действующий железнодорожный музей.

Во-вторых, железнодорожная сеть Польши очень плотная — каждый может выбрать туристический маршрут на свой вкус.

В-третьих, на железной дороге Польши - разнообразие колей, а соответственно, и подвижного состава, и условий его эксплуатации. Кроме железных дорог широкой колеи 1435 мм имеется значительное количество железных дорог узкой колеи 750 мм, 1000 мм, 600 мм, а также отдельные железные дороги узкой колеи 785 мм и 900 мм и широкой колеи 1520 мм.

Именно узкоколейные железные дороги представляют основную цель железнодорож-

ного туризма, ведь они сохраняют черты железных дорог конца XIX — начала XX века: миниатюрные локомотивы, открытые вагоны, низкие скорости (редко больше 20 км/час), отсутствие полосы отвода... Нередкие случаи схода узкоколейных поездов воспринимаются как нормальная жизненная ситуация и ликвидируются на месте поездной бригадой! В настоящее время железнодорожный туризм является основным средством дохода узкоколейных железных дорог Польши и считается достаточно выгодным делом.

Популярность железнодорожного туризма в Польше даже отражает польский язык. Насколько мне известно, только в польском языке есть слово, описывающее этот вид деятельности — kolejnictwo.

Железные дороги широкой колеи

К железным дорогам широкой колеи в Польше относят железные дороги колеи 1435 мм и 1520 мм.

Длина находящихся в эксплуатации железных дорог колеи 1520 мм незначительна – они представляют собой трансграничные заходы с российских железных дорог (участок Мамоново — Бранево), украинских железных дорог (участки Мостиска — Пшемысль, Ягодин — Хелм) и белорусских железных дорог (участки Брест — Тереспол, Гродно — Чарна Бялостоцка). Каждый из участков колеи 1520 мм имеет оригинальные особенности. Например, участок Гродно — Чарна Бялостоцка выполнен четырехниточным — на одних шпалах лежат пути колей 1435 мм и 1520 мм. Особенности трансграничного сообщения в Польше вообще чрезвычайно интересны и достойны отдельного описания.

Железные дороги колеи 1435 мм образуют густую сеть, покрывающую всю территорию Польши. Значительная ее часть электрифицирована. Эксплуатацией железных дорог колеи 1435 мм занимается государственная компания АО «Польские железные дороги» (Polskie koleje Państwowe SA), далее — PKP, разделенная на отдельные зависимые акционерные общества (департаменты). В принципе, структура PKP аналогична структуре ОАО «Российские железные дороги».

Пассажирские перевозки по железным дорогам колеи 1435 мм осуществляют государственные компании PKP Przewozy Regionalne (пассажирские и скорые поезда), PKP Intercity (экспрессы и спальные вагоны скорых поездов), PKP SKM w Trójmieście (пригородные поезда в окрестностях Гданьска); частные компании Koleje Mazowieckie (пассажирские поезда в Мазовецком воеводстве), SKM w Warszawie (городская электричка в Варшаве), Arriva PCC (рельсовые автобусы в Куявско-Поморском и Варминьско-Мазурском воеводствах); иностранные перевозчики «Российские железные дороги» (РЖД), «Белорусские железные дороги» (БЧ), «Немецкие железные дороги» (DB), формирующие пассажирские и скорые поезда. Пассажирское сообщение с прочими странами Европы осуществляет компания PKP Intercity.

Грузовые перевозки по железным дорогам колеи 1435 мм осуществляют в основном разнообразные частные перевозчики. Существует и государственный грузоперевозчик PKP Cargo.

Для комфортных поездок по польским железным дорогам чрезвычайно важно разбираться в типах польских поездов и типах вагонов, входящих в состав поезда. Информацию, указанную в таблице, обязательно нужно знать, подходя к кассе за билетом. Польские кассиры, к сожалению, в большинстве своем обладают чрезвычайно низкой квалификацией и зачастую сами не знают о том, какой тип вагонов имеется в составе необходимого вам поезда.

Некоторые скорые поезда и экспрессы компаний PKP Przewozy Regionalne и PKP Intercity являются фирменными, имеют собственное название. На стоимости проезда, как правило, «фирменность» не сказывается. В состав некоторых скорых поездов введены вагоны-рестораны и вагоны для курящих.

Отличие между первым и вторым классами по уровню комфорта незначительно — в вагоне первого класса в купе

Классификация польских пассажирских поездов колеи 1435 мм

Наименование	Усл. обозн.	Класс	Перевозчик	Условия перевозки
Пассажирский (Osobowy)	Отсутствует	2	PKP Przewozy Regionalne, Koleje Mazowieckie, SKM, Arriva PCC, БЧ, DB	Недорогой комфортный региональный поезд. Останавливается на всех остановочных пунктах.
Скорый (Pospieszny)	D	1, 2	PKP Przewozy Regionalne, РЖД	Недорогой комфортный межрегиональный поезд. Останавливается на узловых станциях.
Экспресс Intercity	Ex, IC, EC, TLK	1, 2	PKP Intercity	Неадекватно дорогой комфортный экспресс. Останавливается только на конечных станциях.
Экспресс InterREGIO	IR	2	PKP Przewozy Regionalne	Экспресс по цене скорого поезда. Останавливается только на конечных станциях. Для перевозок используют подвижной состав пассажирских поездов.
Скорый ночной (Kuszetka)	D	2	PKP Intercity, PKP Przewozy Regionalne	Купейный вагон скорого поезда. Без проводника. Перевозка дешевая, но абсолютно некомфортабельная: в купе шесть полок, высота полок позволяет ехать только лежа.
Скорый ночной (Sypialny)	D, EN, TLK	1, 2	PKP Intercity, РЖД, DB	Купейный вагон скорого поезда. С проводником. Перевозка очень дорогая и некомфортабельная: в купе три полки, высота полок позволяет ехать только лежа.


Пассажирский поезд на станции Тереспол


Пассажирский поезд Беловежской лесовозной ж.-д. колеи 600 мм на станции Хайнувка


Экспресс InterREGIO на станции Щецин


Фирменный поезд «Podgorzanin» Пшеворского подъездного пути (колея 750 мм) на о.п. Шкляры


Грузовик на комбинированном ходу на станции Майдан Бещадской лесовозной железной дороги, колея 750 мм


Дизель-поезд Щецин — Колобжег на станции Грыфице

пассажирского поезда шесть мест, а в вагоне второго — восемь мест. Цена билета в вагон первого класса обычно в полтора раза выше. Смысл ехать первым классом возникает только в случае переполненности поезда. Количество билетов на пассажирские поезда неограниченно, потому в редких случаях приходится ехать в проходах и тамбурах. При этом некоторые пассажиры умудряются ехать в таких условиях сидя или лежа, создавая серьезную преграду при высадке-посадке.

Железные дороги узкой колеи

Встречающиеся в Польше железные дороги колеи 1000 мм и уже традиционно относят к узкоколейным. Железные дороги узкой колеи существенно отличаются от привычных всем дорог широкой колеи, потому именно узкоколейные ж.-д. представляют наибольший интерес для туристов.

В отличие от железных дорог широкой колеи узкоколейки не образуют единую сеть. Каждая из них имеет своего собственника, выполняет определенную функцию, имеет свою богатую историю, оригинальный подвижной состав и условия его эксплуатации.

Общим для всех узкоколейных железных дорог Польши является печальный факт их постепенной ликвидации, начавшейся в конце 80-х годов XX века вследствие непрофессионализма руководства PKP, не справившегося с задачей эксплуатации железных дорог в условиях рыночной экономики. В сложные 90-е годы вследствие общего низкого уровня жизни в Польше многие узкоколейные железные дороги были разобраны местным населением и проданы на металлолом. С железными дорогами широкой колеи подобное не случилось из-за их стратегического значения, а многие узкоколейки до сих пор находятся в заброшенном состоянии. Продолжается ликвидация отдельных путей и целых железных дорог. Несколько остановить этот процесс позволила полная передача в 2001–2002 годах всех узкоколейных железных дорог от государственной компании PKP частным перевозчикам, а также этому способствовало внесение большинства узкоколеек в перечень памятников истории и развитие железнодорожного туризма.


Пассажирский поезд Элцкой узкоколейной железной дороги (колея 750 мм) на станции Элк

Типы узкоколеек

Функционально железные дороги узкой колеи можно подразделить на следующие типы.

Подъездные пути (koleje dojazdowy), как правило, строили в конце IX — начале XX века районные центры, через которые по какой-либо причине не проложили железную дорогу широкой колеи. Решение о строительстве узкоколейного подъездного пути было обусловлено экономическими причинами: низкой стоимостью земляных работ и подвижного состава. Ведь для строительства узкоколеек используют короткие шпалы и легкие рельсы. Расходы на эксплуатацию узкоколейки тоже значительно меньше вследствие ее простоты. Всего в Польше было построено 38 подъездных путей общей протяженностью 4071 км. Как правило, подъездные пути используют для перевозок пассажиров и разнообразных грузов.

Лесовозные узкоколейные железные дороги (koleje leśnie) в соответствии с их функцией строили для вывоза леса с мест его вырубки. Особенностью лесовозных дорог является четкое разделение путей на магистраль, складские пути (как правило, совмещенные с подъездом к лесопилке) и временные пути (усы). Для вырубки леса на определенном участке (лесной делянке) от основной магистрали ответвляется легкий подъездной путь (ус), который по окончании работ разбирается и переносится к месту следующей рубки. На усах лесовозных узкоколеек используют легкие рельсы, а в качестве шпал — срубленные на месте деревья. Такие манипуляции достаточно сложно проводить с железной дорогой широкой колеи, потому лесовозные пути во всем мире выполняют узкоколейными. Всего в Польше было построено 38 лесовозных узкоколейных железных дорог общей протяженностью 1081 км. В настоящее время лесная промышленность Польши переживает не лучшие времена по причине истощения лесных запасов, и лесовозные узкоколейки в основном используются для туристических перевозок.

Парковые узкоколейные железные дороги (koleje parkowe) в России известны всем и являются достопримечательностью многих крупных городов. Например, в Екатеринбурге парковой узкоколейкой является расположенная в ЦПКиО им. Маяковского Свердловская детская железная дорога. В Польше подобные железные дороги распространены не так широко, как в России.

Прочие **промышленные узкоколейные железные дороги** — торфовозные, военные, железные дороги сахарных и металлургических заводов, электростанций, шахтные узкоколейки. Как правило, пути промышленных узкоколейных железных дорог не выходят за пределы предприятий, и потому они практически недоступны для посещения туристами.

Каждая железная дорога узкой колеи достойна отдельного описания, невозможного в рамках данной статьи.

Следует отметить, что желающим совершить железнодорожную туристическую поездку по Польше в сезоне 2010 года (для большинства дорог сезон — это июль и август) следует оперативно отслеживать изменения в графике движения поездов узкоколейных железных дорог. Есть надежда, что в следующем году будут готовы две в настоящее время восстанавливаемые узкоколейки — Наленчовская (Nałęczowska kolej dojazdowa) и лесовозная железная дорога в Пионках. ■

А.А. Косяков,
доцент кафедры ТОЭ

АВТОРСКАЯ

Город Ангелов

Помню, как сейчас: у нас, тогдашних первокурсников, занятия в университете начались 1 сентября 2004 года. Мы, озабоченные хлопотами поселения в общежитие, жили будто в своем мирке: без телевизора, без телефона, без радио. И вот только в коридоре журфака нас оглушил удар, который оглушил всю страну немного раньше, чем нас: захват заложников, Беслан. Школа №1. Первое сентября 2004 года.

В течение трех дней детей и взрослых, которые их сопровождали в школу в День знаний, держали без еды и воды. Вот уже пять лет первого сентября жители Северной Осетии и всей России приходят к центральным фонтанам городов с бутылками воды и зажигают свечи в память о погибших. О погибших и выживших, которые стали сами будто мертвецы, ибо потеряли в бессмысленной войне своих детей, братьев, мужей, жен.

В официальной версии сообщалось, что захвачены 354 человека, тогда как их было больше тысячи. Преступники, захватившие школу, объявили: «Раз сообщают, что вас 345, пусть будет так». Именно после этого заложникам перестали давать воду, даже перестали их считать...

Всего же за три дня «бесланской трагедии» погибло 330 человек. Больше половины — дети. Все они похоронены в одном месте, которое в Беслане никто не называет кладбищем, — это Город Ангелов, куда каждый день приходят близкие погибших и оплакивают свое горе.

«Мы требуем на переговоры президента республики Дзасохова, Зязикова, президента Ингушетии, Рашайло, дет. врача. Если убьют любого из нас, расстреляем 50 человек. Если ранят любого из нас, убьем 20 человек. Если убьют из нас 5 человек, мы все взорвем. Если отключат свет, связь на минуту мы расстреляем 10 человек». Это дословный текст записки, переданной 1 сентября из школы.

Про события в Беслане говорят «теракт». Но что такое терроризм? Многие, во всяком случае, мои ровесники, думают, что терроризм — порождение XXI века. Это неправда. Террор и террористы давно известны человечеству. Одна из наиболее ранних террористических группировок — иудейская секта сикариев («кинжальщиков»), действовавшая в Иудее в I веке н. э. А говоря про гражданскую войну 1917 года, мы употребляем термины «красный» и «белый» террор. В наше время изменилась «начинка» слова «террорист»: каждый, наверняка, представляет себе служителя веры, с чалмой на голове и с автоматом в руках. Настораживает то, что сегодня со словом «терроризм» обязательно соседствуют религиозные и национальные интересы. Почему есть отдельная статья в уголовном кодексе за терроризм (ст. 205 «Терроризм»)? Почему людей, которые убивают, не судят просто как убийц? Больше всего не понимаю: почему в грязные политические игры вмешивают детей, которые по определению невинны?..

Здесь и сейчас я не собираюсь вдаваться в подробности «бесланской трагедии», говорить о том, какие можно разглядеть подтексты, как и почему проходил штурм школы... Я просто хочу, чтобы все мы помнили этот кошмарный урок, который преподал нам Беслан первого сентября 2004 года. Чтобы мы не забывали о том, что ангелы смотрят на нас и плачут. Потому что пока мы помним, это не может повториться. ■

Полина Ушакова

ГОСТЕВАЯ

По улице идет ночной «Дозор»

Тишина, спокойствие ночного города, отдыхающего от суматохи будничной суеты. В воздухе прохлада и свежесть от только что прошедших поливальных машин. Вдруг ухо улавливает звук ревущего мотора приближающейся машины! Прорезая темноту ночи, по пустынным улицам летит автомобиль, а за ним еще и еще...



Адреналин, драйв, азарт — вот то, что привлекает участников ночной игры DoZoR, которая заставляет забыть о сладком сне. «Быстрее, быстрее, быстрее», — стучит в висках. На старте около двадцати команд, примерно двести человек. Кстати, среди них есть студенты и выпускники нашего вуза. С приходом ночи они садятся за руль и рассекают по задремавшим пустынным улицам города в поисках заветных кодов.

Обычно игры проходят в ночь с субботы на воскресение нечетной недели, поэтому можно участвовать без всякого вреда для учебы и работы. Недавно мне тоже удалось поиграть в «Дозор» в составе команды «Энергетический драйв».

Перед началом мы тщательно подготовились к игре: взяли фонарики, зарядили и проверили все средства связи, заправили топливные баки машин и двинули в путь...

Сама игра начиналась в 22:00, но еще до начала мы поехали на брифинг, где организаторы рассказали нам все о предстоящей игре и пожелали всем удачи.

Первое задание, которое мы получили через интернет-движок игры, мы разгадали сразу. Но когда приехали на место, у нас в глазах зарябило от количества других «дозорных» машин... С трудом добыв код, мы рванули к следующему месту.

В ту ночь мы побывали в самых разных районах города, ломали голову над запутанными загадками, в поисках кодов обыскивали старые развалины, карабкались по лестницам вверх и, наоборот, спускались под землю. Потенциальные опасности, которые таил в себе ночной город, подстерегали нас на каждом шагу, но это еще больше разгоняло кровь...

Безусловно, залог успешной игры — это отличное знание города: как лучше проехать, попасть в «зеленую волну» и избежать скопления еще не разъехавшегося транспорта. Кроме того, составляющие формулы победы — это сообразительность, внимательность и быстрота. Но чтобы стать первыми, необходимо быть одной командой, в которой царят взаимопонимание, поддержка, помощь друг другу и слаженность действий!

И хотя с некоторыми из игроков я познакомилась только в машине, мы всеми силами старались стать командой. По окончании игры мы оказались на 9 месте из 14, что очень неплохо для новичков, ведь многое приходит с опытом. И мы обязательно будем первыми! ■

Ольга Дерябина, ЭМФ

Перспективным — сюда

«21 августа в 13:00 собрание в профкоме», — sms с таким содержанием я получила с утра. Сбор не предвещал ничего особо неожиданного. Председатель ПО студентов УрГУПС Юлия Недовесова буквально в двух словах объяснила нам правила так называемой «Перспективы» и цель участия в ней.

«Формирование и стиль молодого руководителя» — это совместный проект Уральского государственного университета путей сообщения, профкома студентов и учебно-производственного объединения «Экспресс УрГУПС». Форма проведения — семинар с изучением вопросов командообразования, работы над проектами, управления человеческими ресурсами.

Целью проекта является формирование исполнительной, организационной и творческой команды студентов. А также выявление из числа участников наиболее подготовленных для организаторской работы, развитие у них коммуникативных способностей и умение принимать тактические и стратегические решения.

Ну теперь более менее стало все понятно. Едем в молодежный лагерь на деловую игру. Замечательно! На следующее утро — встреча под «варежкой». Электропоезд сообщением Свердловск-Егоршино помчал всю нашу дружную компанию покорять просторы «Зеленого луга». Да-да, это тот самый детский оздоровительный лагерь, о котором вы уже читали.

Рыба-карась, игра началась

Около двух часов дня все участники были уже на месте. Началось размещение, расселение по домикам, небольшая экскурсия по лагерю. На первом сборе в актовом зале нас уже более-менее ввели в курс дела и объяснили, что на территории лагеря будут располагаться две дороги, входящие в государство «Экспресс», главой которого является президент. Управление дорогами осуществляется начальниками. Моделируется игровая система со своими органами законодательной и исполнительной власти, а также игровой валютой (у нас это были унции). Все заработанные деньги участники тратят на аукционе, который проводится по окончании игры.



В первую очередь нас поделили на две дороги. И в той и в другой команде были представители всех факультетов (кроме ЭТФ, МФ и КЖДМ) и участники «Экспресс УрГУПС». Далее каждой дороге необходимо было придумать название, девиз, эмблему, затем выбрать начальника, шерифа (ответственного за выполнение всех законов государства) и санитара, который нес бы ответственность за чистоту и порядок на всей территории лагеря. И самое главное, все участники (в том числе и организаторы) должны были придумать себе имя — так к ним обращались остальные на протяжении всей игры.

Вечером в Доме министров произошла перепись населения. Всем участникам раздали футболки (представителям дорог — синие, а министрам — красные) и выдали стартовый капитал в размере десяти унций.

Закон суров, но закон

На вечернем мероприятии под названием «Дороги, которые мы выбираем» состоялась презентация команд и каждого участника в отдельности.

С этого момента вступили в действие все законы государства. Все жители (включая министров) платили штрафы за их невыполнение. Самая суровая мера наказания — депортация. Задача шерифов и министра внутренних дел Кенни заключалась в следующем: следить за тем, чтобы не было нарушений порядка, в противном случае «преступник» получал штрафную квитанцию. Приведу в пример самые распространенные нарушения: обращение друг к другу не по игровому имени, опоздание, нарушение комендантского часа (т. е. выход из домиков в неположенное время — с 23:00 до 08:00 часов), курение в неположенном месте, нахождение на территории лагеря без «спецодежды» (футболки и бейджа с игровым именем) и так далее.

В общем, все, как в реальном государстве: свод законов, конституция, президент, министры, жители, работа... ну и конечно же деньги!

Дело было вечером, делать было есть чего

Чем мы только ни занимались... Пололи клумбы, таскали матрасы из домиков на хоздвор, заправляли кровати, гладили постельное белье, дежурили в столовой и многое другое. Но самое главное, мальчики не простят мне, если я не напишу про их грандиозный проект «Сочи» (они рыли траншею, длиной около 25 метров!). Кстати, на этом «курорте» успел отдохнуть министр внутренних дел Кенни. Естественно, за свою работу мы получали зарплату. Собственно, так и зарабатывали себе на еду (каждый день мы платили налог на питание в размере 5 унций с человека).

Еще в государстве «Экспресс» можно было открыть свое дело. Большой популярностью пользовались салоны красоты (массаж, маникюр, различные прически). А вот премьер-министр Т.В. Дегтярева, министр здравоохранения доктор House и министр внутренних дел Кенни с большим удовольствием играли в азартные игры в казино.

Мы тоже развлекали себя, как могли (огромное спасибо министру культуры Алисе). Устраивали и Новый год (с настоящими Дедом Морозом и Снегурочкой), и морскую вечеринку. Обо всех мероприятиях и событиях за день писали в местную газету «ЖПЖ» («Жестокая правда жизни»). Кроме того, наше начальство повесило огромный плакат с надписью «Вопли народа», где каждый житель государства мог написать все, что захочет.

Обо всем в подробностях рассказать не могу, так как не хочу нарушать определенное правило «Перспективы»: все, что происходило в лагере, остается только между участниками и не выносится в «большой мир».

Заинтриговала?! Тогда милости просим первокурсников (и не только) в следующем году принять участие в этом проекте. Лично я получила огромный опыт общения с незнакомыми людьми в течение недели в ограниченном пространстве, научилась планировать свой бюджет и рабочий день, прислушиваться к чужому мнению и отстаивать свои позиции в команде. Не обошлось и без творчества (всегда стараюсь во всем принимать активное участие). Получила огромный заряд позитива и хорошего настроения! ■

Елена Яковлева, Д-317, ФУПП

КАНИКУЛЫ

Три самых трудных недели в моей жизни

Выдержки из дневника вожатого

Продолжение. Начало в № 116

Девять дней до отъезда детей

День запомнился лишь тем, что очень активный мальчик из первого отряда решил со мной побороться шутки ради. Силы у меня больше, так что я легко валил его на пол, только вот он превзошел меня в энергии. Провокатор каждый раз поднимался и снова рвался в бой, как новенький. Я быстро выдохся, наконец, оттолкнул его в сторону и ушел. Вот только фиолетовый фингал нарисовался отчего-то у меня, а не у него.

Среди детей пошли разговоры: дескать, уезжать что-то не хочется. Видимо, только вожатые дни в календаре вычеркивают.

Вечером решил почитать ребятам книгу. Ни за что бы не подумал, что взрослым парням будет интересно слушать.

Восемь дней до отъезда детей

Сегодня необычный день, ведь мы играем в зарницу. Это — полный сюрприз для детей. Проснуться им пришлось на час раньше обычного от моего крика: «Подъем! Война началась!». Пока шли на завтрак, Никита пожаловался на сильную боль в плече: «Кажется, я ключицу сломал». Чего уж там, и вправду сломал, как определил доктор.

Мальчик остался в медпункте, а все остальные пошли «воевать». Лагерь разделился на две «армии»: Красную и Синюю. Дети стали рядовыми и разделились по родам войск, а вожатые стали командирами и генералами. Трудно передать, какой раж испытываешь, когда с криком «Ура!» бежишь на «армию» противника во главе пятнадцати девчонок (парни в это время выполняют важное задание), а «враги» с визгом разбегаются. Словом, вожатые заигрались и получили удовольствия не меньше, чем дети.

После полуночной планерки вернулся в домик. Никто не спит, горит свет, слышен голос врача. Оказалось, что Никита, которому наложили шину на руку, проснулся и закричал от боли — кость встала неправильно.



Ради комического футбола мальчики стали девочками

Шесть дней до отъезда детей

Сегодня у меня выходной, так что я выспался как следует. А когда проснулся, сразу пошел на футбол – сборная вожатых играла против сборной детей. Естественно, мы порвали мелюзгу со счетом 9:5. На их стороне была лишь скорость, маневренность и еще не испорченные табаком легкие.

Впрочем, насчет табака можно поспорить. Парня из второго отряда поймали с сигаретой. Наказывать его никто, конечно, не собирался. Важно было только узнать, где дети берут сигареты, если прошло уже две недели с их приезда. Устроили мальчишке допрос. Я, Руслан и Илья Арбузов играли роль плохих полицейских, а Антон Недовесов стал хорошим полицейским. Вот ему-то и удалось докопаться до правды. Оказалось, сигареты мальчику дала Анастасия Геннадьевна. Целую пачку!

Пять дней до отъезда детей

Сегодня у А.Г. день рождения, так что с утра я нарвал для нее букетик полевых цветов. Праздник есть праздник. Надо бы рассказать начальству об ее «подарке» мальчику из второго отряда, да вот только не все так просто. Сегодня должны приехать ее друзья — вожатые с первой смены, которых мы «подвинули» с должности. По словам Руслана, это самые настоящие «деревенские отморозки». В голове рисовался простой расклад: они сегодня празднуют день рождения, напиваются и в кураже идут чистить нам лица. Картинка, конечно, утрированная, но вполне возможная. К счастью для нас, ее друзья не приехали, но все-таки историю с сигаретами мы до поры до времени замяли.

Три дня до отъезда детей

Поздно вечером приехали активисты профкома студентов УрГУПС, полные сил и эмоций. Завтра они будут проводить конкурс «Мисс «Зеленый Луг» — 2009». Первая реакция, когда они увидели нас, вожатых, была: «Вы чего, как зомби?!». Может, мы и впрямь сильно изменились?

Два дня до отъезда детей

Раз уж сегодня правит бал профком, мы с Леной в тихий час уснули на солнышке. Подумать только, послезавтра мы будем дома! А вечером провели прощальный «огонек», на котором говорили очень проникновенно и душевно. Девочки, естественно, заплакали. Неужели прикипели к нам? Пару слезинок уронила и Лена.

Один день до отъезда детей

До чего же насыщенный день! Сначала приехали высокопоставленные гости, для которых по лагерю провели экскурсию. Потом торжественная линейка закрытия, прощальный концерт, костер и «королевская дискотека» до половины первого ночи. На концерте поплакали все: и дети, и некоторые сентиментальные вожатые. А другие, наоборот, с трудом скрывали улыбки радости. Последний день! Но в финале концерта чайфовская песня «Шаляй-валяй» даже из меня едва не выбила слезу. Сдержался.

День отъезда детей

Ну вот и все. Позавтракали. Сдали белье. Вернули весь конфискат, который накопился за эти три недели. Сделали последние фотографии друг друга «на долгую память». Обменялись телефонами и номерами ICQ (я, конечно, перепутал пару цифр). Обнялись на прощанье. Впервые пожали друг другу руки. Взвалили на плечи сумки и сели в автобус.

Наверное, мы уже никогда не увидимся с этими детьми. Не хочется с ними больше встречаться: настолько они мне показались неблагодарными, недалекими и бесталанными. Впрочем, один мальчик уже пригласил нас с Леной к себе в школу на 1 сентября. В конце концов, до двести восьмой не так уж далеко. Может, и правда сходить?.. ■

Иван Боднар

ПРАКТИЧЕСКАЯ ПСИХОЛОГИЯ

Врач или советник?

Кто такой психолог

«Тебе плохо, ты запутался в проблемах? А почему к психологу не идешь? Боишься?», — бывает, что мы слышим такие фразы от наших знакомых. Но стоит ли бояться психолога?

Безусловно, каждый из нас имеет свое представление о предназначении психолога и его роли в жизни других людей. Кто-то скажет, что психолог — это не профессия, а увлечение, чтобы научиться манипулировать людьми. Другой ответит, что сам себе психолог: умеет разбираться в себе и находит сам выходы из трудных ситуаций. А третий, улыбнувшись, скажет, что психолог – это состояние души. Он всегда заметит, что тебе грустно и спросит: «Я могу вам помочь?».

Я думаю, психолог — не столько профессия, сколько призвание. Быть всегда рядом, когда кто-то нуждается в тебе, идти по первому зову, как врач скорой помощи, и всегда с открытой душой и улыбкой. Казалось бы, так просто позвонить по «телефону доверия» и рассказать о том, что вас волнует. Но, как свидетельствует статистика, более 56 процентов людей просто боятся обратиться за профессиональной помощью: «А что подумают друзья? Мне психолог не нужен, я сам себе психолог». Почему же мы не говорим «я сам себе стоматолог» или «я сам себе кардиолог»?

Чаще всего под оказанием психологической помощи подразумевают помощь психолога тем, кто испытывает трудности в социализации, адаптации. Задача психолога, таким образом, уподобляется задаче врача: поставив диагноз, нормализовать жизнедеятельность человека, возвратить его в общее русло.

В последние годы широко употребляемым стало словосочетание «психологическое сопровождение». Цель сопровождения состоит в том, чтобы не ограждать обратившегося за помощью человека от трудностей, не решать его проблемы вместо него, а создавать условия для совершения им осознанного, ответственного и самостоятельного выбора на жизненном пути. Психолог идет рядом с вами, как друг и помощник. В данном случае функции психолога напоминают работу телохранителя. Его и не видно, может быть, пока он не понадобится. Безусловно, бывают моменты, когда психолог должен стремительно вмешаться: или остановить, или повести за собой, чтобы спасти и помочь.

Значительный процент людей, окружающих нас в повседневной жизни, которые никогда не попадает в поле зрения психологов. Но тем не менее, это люди, нуждающиеся в психологической коррекции и психологическом сопровождении.

Причины обращения к психологу самые разные: неудовлетворенность собой, депрессия, отсутствие взаимопонимания с близкими людьми, расставание или развод, конфликтная ситуация на работе и многие другие.

Не всегда удается реально посмотреть на ситуацию, а «замыленный» глаз часто не замечает очевидного. Порой даже простое описание своей проблемы постороннему человеку позволяет по-новому воспринять, казалось бы, совершенно понятную ситуацию.

Психологи УВВР ведут работу по ряду направлений:

- проведение тренингов: на развитие стрессоустойчивости, на сплочение коллектива и командообразование, на выявление лидера и лидерских качеств и так далее;
- индивидуальные консультации по вопросам: конфликты в семье и коллективе, одиночество, профессиональное самоопределение и прочие;
- консультирование на сайте УрГУПС (www.usurt.ru);
- диагностика личностных черт и особенностей, профессиональных качеств (групповые и индивидуальные занятия).

За дополнительной информацией вы можете обратиться по телефону 358-55-52 или в кабинет 332 с 9.00 до 17.00 часов. ■

Анастасия Жиделева, психолог УрГУПС

ФИЛИАЛЫ

Каникулы КЖТ



Вот и закончились студенческие каникулы. Этим летом 44 студента колледжа железнодорожного транспорта УрГУПС отдохнули и поправили свое здоровье на побережье Черного и Азовского морей в студенческих оздоровительных лагерях «Азов» и «Горный».

Делегации были сформированы из активистов и детей-сирот.

Ласковое южное солнце и теплое море подарили подросткам незабываемые эмоции, яркие впечатления, новых друзей...

Эта летняя оздоровительная кампания стала возможной благодаря социальной поддержке Дорожного профсоюзного комитета под руководством Анатолия Петровича Гаращенко и администрации колледжа в лице директора Натальи Анатольевны Мартыновой. ■

К.Ю. Дорожкина, председатель ППО студентов КЖТ УрГУПС
А. Картавый, председатель студсовета

ТранспАрт

Надо признаться, что название для этого материала мы позаимствовали у фестиваля творчества среди студентов железнодорожных вузов. Просто именно это название тут как нельзя кстати: ведь речь пойдет о том, как железнодорожная тематика отражена в различных видах искусства. Нас интересовало любое упоминание ж.-д. объектов в художественных произведениях, и вот что получилось.



Песни

Из песни, как известно, слов не выкинешь. Да и не ставили мы себе такой цели, потому что для нас было важно каждое слово. Так как железной дороге в песнях все жанры и возрасты покорны, и песен таких потому очень много, мы составили небольшой хит-парад.

Алена Апина, песня **«Электричка»**: «...Ты все сказала Ему на прощанье там у вокзала... Жизнь разделила железная дорога, Странной звездою Горит зеленый семафор... Он уехал прочь на ночной электричке...». Железная дорога во многих произведениях искусства — будь то песня, фильм или рассказ — служит аллегорией жизненного пути или разлуки.

Далее в нашем хит-параде следует песня **«На Тихорецкую»** (из кинофильма «Ирония судьбы, или С легким паром»): «На Тихорецкую состав отправится. Вагончик тронется, перрон останется. Стена кирпичная, часы вокзальные... Начнет выпытывать купе курящее Про мое прошлое и настоящее...».

Хорошо известна тем, кто провел детство в пионерских лагерях, орлятская песня **«Все расстоянья когда-нибудь в круг замыкаются...»**: «...Вернутся в гавань корабли, Все поезда в свои вернутся города. Шумный вокзал: кто встречает друзей, кто прощается. Мы расстаемся, но снова назад возвращаемся...». Здесь железная дорога не разлучает, а наоборот, дарит встречи. Это как с тем стаканом: кто-то видит его наполовину пустым, а кто-то наполовину полным.

Песня из кинофильма «Серенада Солнечной долины» **«Поезд на Чаттанугу»** — своеобразный гимн стиляг. Впервые она была исполнена оркестром Гленна Миллера в 1941 году. Романтика и железная дорога очень часто соседствуют.

Затем в наш список попали сразу несколько песен из архивов русского рока. Сергей Чиграков (группа «Чиж и Со»), песня **«Дорожная № 2»**: «Сходятся-расходятся, как пути на станции, Шпалами да рельсами — аж в глазах рябит! Проводница милая, выдай мне квитанцию, В том, что если ехал я, то ехал не в кредит...».

Песня **«Разговор в поезде»** группы «Машина времени» вся состоит из метафор на железнодорожную тематику — очень емких и точных. Мы приведем здесь для примера лишь пару куплетов: «И двое сошлись не на страх, а на совесть, Колеса прогнали сон. Один говорил: наша жизнь — это поезд, Другой говорил: перрон. Один утверждал: на пути нашем чисто, Другой возражал: не до жиру. Один говорил: мол, мы машинисты, Другой говорил: пассажиры».

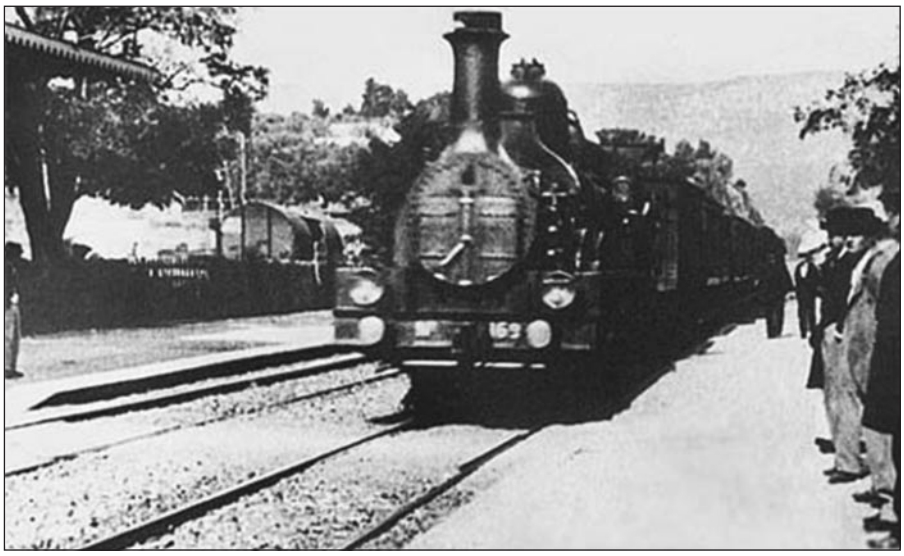
Продолжает хит-парад песня Максима Леонидова **«От Питера до Москвы»**: «Все наладится, переменится, Обустроится наяву... По перрону поземка стелется, Я сажусь на скорый в Москву. Разольется за окнами голубой Привокзальный неяркий свет. Мы уже не в сегодня, мой друг, с тобой, Но и в завтра нас тоже нет». В этой песне поется про «восемь часов без сна» — именно за такое время лирический герой из пункта А добирается до пункта Б. Сейчас же от Санкт-Петербурга в столицу ходят скоростные поезда, и добраться можно за четыре с половиной часа. А с запуском сверхскоростного поезда (что будет уже скоро) время в пути сократится еще примерно на час.

Замыкает наш хит-парад песня всех времен и народов **«Голубой вагон»** из мультфильма про Чебурашку и Крокодила Гену: «Голубой вагон бежит, качается, Скорый поезд набирает ход. Ах, зачем же этот день кончается, Лучше б он тянулся целый год».

Литературные произведения

«Анна Каренина» — роман Льва Толстого. Железной дороге в нем отводится одна из главных ролей. Она была в те годы великим техническим новшеством, перевернула все привычные представления о времени, пространстве и движении. Железная дорога и начинает, и завершает роман.

«Баллада о прокуренном вагоне» — очень известное стихотворение Александра Кочеткова, которое опознают по строкам «С любимыми не расставайтесь». Кульминация приходится на эту строфу: «Трясясь в прокуренном вагоне, Он стал бездомным и смиренным, Трясясь в прокуренном вагоне, Он полуплакал-полуспал, Когда состав на скользком склоне Вдруг изогнулся страшным креном, Когда состав на скользком склоне От рельс колеса оторвал».



Кадр из фильма братьев Люмьер «Прибытие поезда на вокзал Ла-Сиоты»

Пьеса **«Безымянная звезда»**, автор М. Себастиан. Вокзал — единственная достопримечательность одного провинциального городка. Любимое развлечение жителей — смотреть на проходящие поезда. Железнодорожная станция становится тем местом, где разворачиваются почти все события пьесы. «Безымянная звезда» в Екатеринбурге была поставлена режиссером Николаем Колядой.

«Путешествие Голубой Стрелы». Сказочная повесть Джанни Родари рассказывает о рождественском волшебном путешествии игрушечного поезда «Голубая Стрела» и его кукольных пассажиров. Возможно, вдохновленная этой сказкой, солистка группы «Белая Гвардия» Зоя Ященко написала очень лиричную песню «Голубая стрела»: «Голубая стрела» без сигнальных огней Разбивает стекло, исчезает в окне, Твой игрушечный поезд летит под откос, Только это уже почему-то всерьез...».

А в повести нашего современника Виктора Пелевина поезд тоже называется Стрела, только не голубая, а желтая. Действие в **«Желтой Стреле»** происходит в составе поезда, идущего к разрушенному мосту из ниоткуда. Таким образом, поезд для персонажей — это весь мир. Главный герой пытается понять этот мир и сойти с поезда. Это произведение тоже вдохновило музыкантов написать песню. Так родилась «Горящая стрела» группы «Ария»: «Стрелой горящей поезд режет пустоту, Послушный неизвестным силам, И стук колес здесь заменяет сердца стук, И кровь от скорости застыла».



Кадр из фильма «Легенда Зорро»

Кинокартины

«Прибытие поезда на вокзал Ла-Сиоты» — первая в истории кинематографа картина, снятая в 1986 году братьями Люмьер (не Черепановыми, дорогие наши кавээнщики). Несмотря на незамысловатость сюжета (на экране демонстрируется всего лишь остановка поезда у железнодорожной платформы вокзала города Ла-Сиота и движущиеся вдоль вагонов пассажиры), картина вызывала панику среди публики, которая не была психологически готова воспринять «ожившее» изображение движущегося поезда.

Именно эту картину демонстрируют посетителям кинотеатра в фильме **«Человек с бульвара Капуцинов»**.

О фильме Андрея Кончаловского **«Поезд-беглец»** сам режиссер говорит так: «Люди убегают из тюрьмы и попадают на проходящий поезд. Они на свободе. А поезд остается без машиниста. Машинист умер. И они на полной скорости несутся в этом поезде. Свободны они или нет? Вот вам относительность свободы. Для меня было честью снять этот сценарий» («Огонек», № 51, 1988 г.). А в 1999 году Кончаловский скажет: «Мне рассказывали, что Элиа Казан учил своих студентов, показывая среди прочего мой «Поезд». Этого достаточно, чтобы быть счастливым». Следует отметить, что поезд становится часто героем приключенческих фильмов (например, «Легенда Зорро»): на мчащемся составе чаще всего происходит кульминационная борьба с обязательными разводами стрелок в последний момент или же оцепленными вагонами, падающими в пропасть.

И напоследок хочется отметить рисованный мультик **«Паровозик из Ромашково»**, снятый на киностудии «Союзмультфильм» в 1967 году. Здесь главный персонаж — милый добрый Паровозик, который любовался окружающим миром, сходил с рельсов и вдыхал ароматы цветов. Из-за этого он постоянно опаздывал. И, несмотря на то, что он явно не укладывается в железнодорожные регламенты, он делает всех зрителей счастливее. Не забывайте о том, что говорил нам Паровозик: «Если мы не увидим белых ландышей, мы опоздаем на всю весну. Если мы не услышим первых соловьев, мы опоздаем на все лето. Если мы не увидим рассвет, мы можем опоздать на всю жизнь». ■

Полина Ушакова



Мульфильм «Паровозик из Ромашково»



НА ЗДОРОВЬЕ

Легче предупредить

Основной путь передачи нового вируса группы A(H1N1) — такой же, как путь передачи сезонного гриппа: через капли, выделяемые при разговоре, чихании и кашле.



Студенты УрГУПС не боятся ОРВИ

Так ли опасен «свиной» грипп?

Пандемия «нового» гриппа, как и «обычного», может быть опасна. Однако ежегодно гриппом на планете болеют до десяти миллионов человек, полмиллиона умирают. В России ежегодно погибают от гриппа тысячи человек. Многие врачи считают, что в данном случае страшнее не сама болезнь, а паника. Между тем, именно паническими выглядят сообщения СМИ о распространении «свиного гриппа». А аудитория, которую старательно пугают журналисты, вспоминает недавние вспышки «птичьего гриппа», которые тоже называли крайне опасными для человечества. Однако серьезных последствий для человека в планетарном масштабе они не имели.

Как защититься от инфицирования?

Нужно стараться избегать тесных контактов с людьми, у которых выражены гриппоподобные симптомы; регулярно и тщательно мыть руки с мылом или протирать их спиртосодержащим средством для обработки рук; сократить время пребывания в местах скопления людей; регулярно проветривать помещения; вести здоровый образ жизни (в том числе спать достаточное количество времени, сохранять физическую активность и правильно питаться).

Нужна ли маска?

Если вы не больны, то необходимости в маске нет.

Если вы ухаживаете за больным человеком, вы должны надевать маску при близких контактах с ним. После таких контактов маску необходимо незамедлительно утилизировать: завернуть в пакет и выбросить в мусорный контейнер. После этого тщательно вымыть руки.

Правильное использование масок во всех ситуациях крайне важно, так как в противном случае может возрасти вероятность распространения инфекции.

Как узнать, что у вас грипп A(H1N1)?

Самостоятельно вы не сможете отличить сезонный грипп от «свиного гриппа», потому что симптомы схожи: повышенная температура тела, головная боль, боли в горле, в мышцах, насморк. Только врачи могут поставить диагноз.

Что делать, если вы обнаружили такие симптомы?

Необходимо надеть маску, менять ее каждый 2–3 часа. Использованные «лепестки» правильно утилизировать и мыть руки. Немедленно обратитесь в скорую помощь или поликлинику, вызовите врача на дом. Оставайтесь дома: посещение работы, школы, любые поездки недопустимы. Пейте много жидкости. При кашле и чихании прикрывайте рот и нос одноразовыми носовыми платками, после чего избавляйтесь от них, а затем мойте руки или протирайте спиртосодержащей жидкостью. Не занимайтесь самолечением: лечение может назначить только врач! ■

«Свиной» грипп (англ. Swine influenza) — условное название заболевания людей и животных, вызываемого штаммами вируса гриппа, для которых характерно эпидемическое распространение в популяциях свиней. Название широко распространялось в СМИ в начале 2009 года. «Свиной» грипп был выявлен у домашних свиней в США, Мексике, Канаде, Южной Америке, Европе, Кении, материковом Китае, Тайване, Японии и других странах Азии. При этом вирус может циркулировать в среде людей, птиц и так далее; этот процесс сопровождается его мутациями.

Передача вируса от животного к человеку мало распространена, и правильно приготовленная (термически обработанная) свинина не может быть источником заражения.

Редактор: П. Ушакова
Корреспондент: И. Боднар
Фотограф: К. Брусницын
Верстка и дизайн: О. Игнатьева

Наш адрес: 620034, г. Екатеринбург, ул. Колмогорова 66, к. 345
тел.: (343) 358-55-34, ж.-д.: 4-55-34. E-mail: Gazeta@usurt.ru.
Отдел информации и связей с общественностью
(пресс-служба) УрГУПС. Тираж 999 экз.