

ПАЛКО ВІТАЄМО ЗІ СВЯТОМ 8 БЕРЕЗНЯ!

АВТОДОРОЖНИК

Газета колективу Харківського навчально-науково-виробничого комплексу з автомобільно-дорожньої освіти

№ 3 (1686)
4 березня 2021 р., четвер



О ВІТАЄМО



ШАНОВНІ НАШІ
СУЧАСНИЦІ,
ДОРОГІ ЖІНКИ
ХНАДУ!

Перший весняний місяць березень щороку приходить до нас з ніжними пелюстками першоцвітів і відблиском крижинок, з прильотом перших птахів і відродженням усього земного, даруючи нам любов і ніжність до Жінки, Матері, Колеги!

Восьме березня зовсім не випадково освячене високим іменем Жінки-Берегині – основи відродження духовності народу і примноження його традицій, бо саме Жінка дарує всесвіту чарівність, ніжність і турботу. І саме у цей день ми палко вітаємо наших лагідних і люблячих жінок.

Шановні наші сучасниці! Дякую Вам за те, що автомобільно-дорожній університет пишається не лише науково-технічними та освітніми здобутками, але й інтелектуальним і духовним багатством, працелюбністю і досвідом, вимогливістю і відповідальністю за справу, якій Ви віддано служите.

Життєвий шлях кожної з Вас – це взірць надзвичайного професіоналізму усіх поколінь нашої alma mater, великої любові до студентів та їхньої долі.

Усі ми, чоловіки ХНАДУ, глибоко цінуємо і захоплюємося Вашими старанністю й відданістю, добротою та ніжністю. І усе найкраще, що у нас наразі є, пов'язано саме з Вами, адже Ви несете світло у наше життя, надаючи йому яскравих барвів.

Нехай кожна мить Вашого життя буде неповторною та сповненою любов'ю і натхненням, а негаразди не зруйнують Вашу незламну жагу до життя. І навіть у нашому непередбачуваному сьогоденні будьте такими ж прекрасними і чарівними!

Неземного кохання Вам і природної краси, освітянського хисту і щедрот долі!
Будьте щасливими, адже щастя жінки – це сенс нашого, чоловічого, життя!

В.О. Богомолов,
ректор ХНАДУ,
професор



ВАМ,
ЖЕНЩИНЫ!

І СНОВА МАРТ

Вот год прошел,
И снова март,
Спряжение двух колес,
Журчат ручьи – весенний старт
Объятию сердец.

И пусть все годы напролет
В душе весна поет.
И счастья Вашего полет
Ничто пусть не прервет.

Виктор Золотарёв

Заглянула весна
В окна, в души, сердца.
Ветры выюг отшумели,
Звуки первой капли
Ноткой звонкой пропели
Вновь весенние трели
Про прилёт ранних птичек –
Хор грачей и синичек.

А во снах чаще снится
Смех и добрые лица
Тех, кого ожидаем,
Тех, кому посвящаем
И любовь, и признания,
Как весны обаянье...
Расцветайте ж с весною,
Побеждайте – собою!

Валентин Никитин

ВЕСНЕ НАВСТРЕЧУ

Что-то вовсе весна запоздала,
Нынче впору трезвонить ручьям.
А зима сыплет снегом устало,
И сосульки кует по ночам.

От морозов уставшие тоже
Мы тоскуем по яркой весне.
Как хотелось бы стать помоложе,
Измениться, как в солнечном сне.

Хорошо, что весна на подходе,
Обещает исполнить мечту.
Тогда будем мы молоды все-же,
Благодарные теплоте дню.

Олег Боков

О ЗІ СВЯТОМ ВЕСНИ!



ЦІНУЄМО, ПОВАЖАЄМО, ЗАХОПЛЮЄМОСЯ

*Нехай життя, наче чудова мить,
Лиш радість дарує і квіти,
І тихо хтось Вам прошепоче:
«Ви дійно геній чистої краси!»*

Шановні наші жінки ХНАДУ!

Щиро і щиро вітаю Вас зі святом Весни!

Бажаю, щоб Вас кохали і це кохання було взаємним.

Щоб Вас поважали і Вам також було кого поважати.

Щоб зусилля, затрачені Вами на рідних і близьких людей, приносили лише радість і задоволення Вашим родинам.

Неземної краси Вам і велетенського здоров'я на довгі-довгі роки.

Добра, щастя, достатку і приємного настрю у цей святковий день!

І.А. Дмитрієв,
проректор з наукової роботи

Шановні жінки!

Радю вітаю усіх Вас зі святом краси і молодості – 8 Березня!

Завдяки Вашим величезним зусиллям механічний факультет наразі посідає гідне місце практично в усіх напрямках діяльності нашого університету.

У цей чудовий день від усієї душі бажаю Вам великого особистого щастя, міцного здоров'я і професійних успіхів на освітній ниві.

Та особливо теплі слова я хочу висловити на адресу чарівних студенток, які є окрасою нашого колективу.

Бажаю Вам палкого кохання, щасливих і веселих студентських років та найголовніше – щоб Ви отримали надсучасні професійні знання і посіли гідне місце в житті!

І.Г. Кириченко,
декан МФ

Жінка у сім'ї, колективі та в суспільстві сьогодні має бути на особливому рахунку, адже вона – Жінка!

Поздоровляючи усіх жінок нашого університету з 8 Березня, хочу побажати, щоб збувалися всі Ваші мрії!

Щоб Ви завжди були щасливі й здорові, щоб з радістю йшли на роботу і із задоволенням поверталися до рідної домівки, а ще – щоб Вас оточували розумні, тактовні і кохані чоловіки.

Хай палають ласкою й добром Ваші серця, а усмішки будуть такими ж безпосередніми й щирими, як і саме Ваше єство!

Ю.О. Бекетов, декан ФТС

З великою радістю вітаю усіх жінок ХНАДУ зі святом 8 Березня!

Бажаю, щоб Ви, наші чарівні пані і панянки, були вічно молоді і красиві, щоб ні в чому не мали потреби, а Ваші серця щоб завжди палали від радощів буття.

Зичу Вам величезного щастя, професійних злетів і всіх земних благ!

О.В. Сарасєв, декан АФ

Вітаю Вас, шановні наші жінки, зі святом весни – 8 Березня!

Хай цей день буде світлим і радісним для Вас. Хай відійдуть в небуття Ваші печалі і здійснюються всі Ваші найпотаємніші мрії.

Бажаю Вам професійних здобутків і творчих злетів на освітньо-науковій ниві, а ще – щоб Ваші веселкові очі сяяли зорями і серця були вічно закоханими!

С.О. Бугаєвський, декан ДБФ

Шановні жінки ХНАДУ!

Вітаю Вас зі святом весни, молодості й кохання!

Усі ми, чоловіки, дякуємо Вам за те, що робите наше життя цікавим і неповторним. Ваші чарівний голос, красива й мелодійна мова піднімають нам настрій, роблячи наші будні приємними.

Бажаю усім Вам великого і чистого кохання, сімейного затишку і добробуту. Щоб чоловіки дарували Вам більше незабутніх миттєвостей і завжди створювали чудовий настрій.

Нашим іноземним студенткам я бажаю весняних усмішок та успіхів у навчанні, ну і, звичайно ж, щоб збувалися їхні найзаповітніші бажання і мрії!

В.М. Кудрявцев, декан ФПГ

Від щирого серця вітаю Вас, любі наші жінки, з цим казковим весняним святом!

Бажаю Вам чудового настрою і впевненості у завтрашньому дні. Щоб Ви завжди були самодостатніми й привабливими, а молодість і краса були Вашими постійними супутниками. Щоб Вас завжди і всюди оточували справжні чоловіки.



Чарівним студенткам нашого вишу я бажаю гідних успіхів у навчанні, блискучого працевлаштування і майбутніх перемог на професійній ниві!

О.О. Догадайло,
нач. навч. відділу

Щиро вітаю милих дам з цим чудовим святом!

Бажаю, щоб Ви були завжди красиві та щасливі, щоб у Ваших серцях панували любов і гармонія. Щоб біля Вас, наші любі жінки, були мужні чоловіки, які б завжди підтримували Вас у скрутні хвилини.

Нехай Вас обходять життєві труднощі і негаразди, а чоловіча увага, прихильність і теплі обійми зігрівають Ваші серця!

Ю.О. Костенко,
заст. декана ФУБ

Від себе особисто я бажаю усім нашим чарівним і привабливим леді взаємоповаги і взаєморозуміння. А ще усього того, чого так важко досягти в житті. І хай недосяжне стане для Вас дійсністю. Зі святом Вас, шановні пані і панянки!

Записав Денис Качан,
студкор студради ХНАДУ





О ГОТУЄМОСЯ ДО АКРЕДИТАЦІЇ

ЯКІСТЬ ПІДГОТОВКИ ДОКТОРІВ ФІЛОСОФІЇ

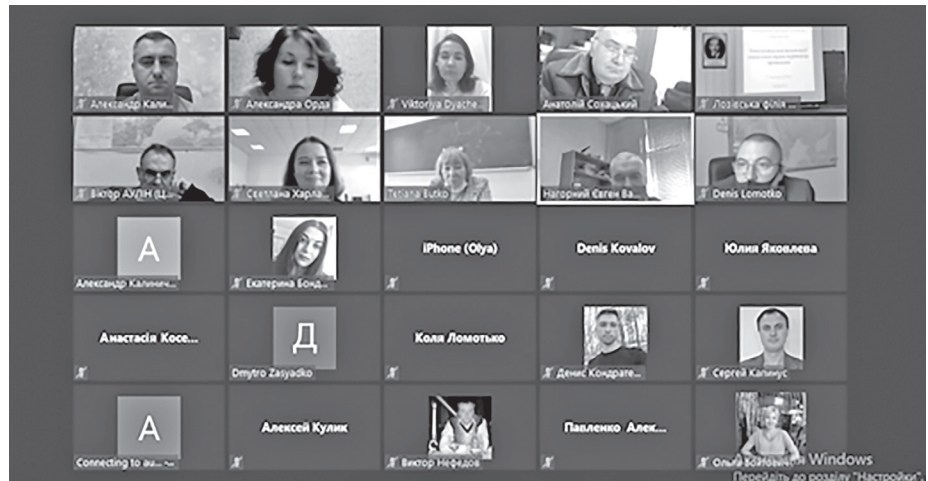
Розвиток та удосконалення системи вищої освіти значною мірою залежить від соціально-історичних та економічних передумов, зумовлених реальною ситуацією, в якій перебуває сучасне суспільство.

На сьогодні стан системи вищої освіти в Україні визначається змінами, що відбуваються у світі та у житті країни, а саме: соціально-економічними перетвореннями, які привели до появи принципово нового для нашої економіки і соціального життя явища – ринку праці; процесами глобалізації, які відгукнулися інтеграційними тенденціями у світі; інформаційним «вибухом» у суспільстві, зумовленим появою нових інформаційно-комунікаційних технологій. Як наслідок цих незворотних процесів наразі спостерігається тенденція до збільшення потреби у підготовці фахівців найвищого кваліфікаційного рівня – докторів філософії.

Сучасний ритм життя з притаманними йому новими вимогами до фахівця-науковця змінює парадигму підготовки аспірантів. Основна відмінність підготовки доктора філософії від кандидата наук полягає не лише в поглибленні його спеціального наукового рівня, але й обов'язково передбачає формування широкого кола загальних та інтегральних компетентностей. Освітня складова програми підготовки доктора філософії повинна надавати можливість одержати увесь спектр необхідних результатів навчання, бути адаптованою до потреб стейкхолдерів і забезпечувати індивідуальну траєкторію підготовки. Нині важливу роль відіграє розуміння спрямованості підготовки доктора філософії та галузь його майбутнього працевлаштування. Традиційно місцем працевлаштування випускників аспірантури були заклади вищої освіти. При цьому більшість випускників у подальшому працювали саме в університетах, де вони навчалися в аспірантурі.

Однак сучасний розвиток технологій показує, що нагальна потреба в доктораті філософії виникає саме у виробничих галузях. Така ситуація обумовлена необхідністю застосування наукових підходів для вирішення складних практичних завдань. Сьогодні наука впевнено і міцно увійшла в реальні виробничі процеси та їх управління. Це передусім вимагає від закладів вищої освіти адаптації підготовки аспірантів для потреб не лише вищої школи, але й усіх зацікавлених сторін, серед яких особливе місце займає галузь реального виробництва.

На факультеті транспортних систем підготовка слухачів в аспірантурі за спеціальністю «Транспортні системи» ведеться понад тридцять років. За цей час було успішно захищено майже п'ятдесят кандидатських дисертацій. Лише упродовж 2010 – 2020 рр. слухачами аспірантури та докторантури було захищено 34 дисертації. З 2016 р. започатковано підготовку за



третім освітньо-науковим рівнем «доктор філософії» за ОНП «Транспортні системи» спеціальності 275.03 «Транспортні технології». Маючи такий потужний контингент випускників аспірантури, а також можливість дистанційного спілкування, нещодавно колектив кафедри транспортних технологій провів з ними круглий стіл, що проходив у рамках міжнародної наукової конференції з проблем транспортних технологій, котра відбулася наприкінці 2020 р. Метою заходу було отримання інформаційної бази для удосконалення ОНП «Транспортні системи» через зворотний зв'язок з випускниками аспірантури та обговорення проблем, з якими вони зіткнулися під час їхньої виробничої і педагогічної діяльності. У заході, що відбувся в дистанційному форматі, взяли участь 14 випускників, а також слухачі аспірантури, які зараз проходять навчання за програмою доктора філософії за ОНП «Транспортні системи». Серед учасників зустрічі, окрім випускників, які нині працюють в ХНАДУ, також були: В.С. Наумов (Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki), Д.О. Музильов (ХНТУСГ ім. Петра Василенка), О.О. Скорик (BC Ascot), О.С. Черпаха (ТОВ ОЛІ ТРАК ПРАТС), Я.В. Літвінова (Дніпровська політехніка), В.М. Мосьпан (A+S Ukraine), Г.О. Самчук (ХНУМГ ім. О.М. Бекетова), О.С. Чернишова (Dornier Consulting), Альберт Авуа (Urban Development Consortium Republic of Ghana), В.В. Ширін (ТОВ «ІНТРАНС-КІП») та ін.

Напередодні заходу ми проаналізували діяльність у цій царині за попередній період та провели анкетування випускників, яким через електронну пошту було розіслано відповідну анкету, де вони надали оцінку рівню підготовки, висловивши свої побажання щодо її удосконалення. Відповіді на запитання анкети надали 22 випускники. З аналізу наданих анкет було визначено, що 44% випускників аспірантури працюють в ХНАДУ, 21% – в інших закладах вищої освіти, 32% – у виробничій галузі. На за-

питання «чи задоволені ви рівнем одержаних компетентностей» 73% респондентів відповіли, що задоволені повністю, а 27% відповіли, що задоволені частково. 36% випускників аспірантури висловилися, що одержали увесь спектр необхідних навичок для подальшої діяльності, 54,5% одержали його частково, а 9% відповіли, що вимушені були повністю оволодіти новими навичками самостійно. Також цікавою була думка щодо подальшого розвитку випускників аспірантури: 91% респондентів відповіли, що вони продовжують свій науковий розвиток і 23% у подальшому бажають одержати ступінь доктора наук.

Під час дистанційного спілкування основна увага приділялася обговоренню напрямів удосконалення програми підготовки доктора філософії за ОНП «Транспортні системи». Учасникам зустрічі була надана інформація про існуючі освітні і наукові складові підготовки доктора філософії за ОНП «Транспортні системи» в ХНАДУ. Тож вони висловили свої думки та побажання щодо її відповідності сучасним вимогам і подальшої адаптації випускників. Основною їхньою думкою є те, що сучасний зміст підготовки докторів філософії за ОНП «Транспортні системи» значно покращує її рівень, відповідає умовам мобільності та гнучкості навчання, забезпечує здатність реагувати на швидкі зміни в економічних і соціальних процесах у суспільстві та дає можливість адаптуватися до вимог професійної діяльності людини.

Дякуємо нашим випускникам аспірантури за участь в анкетуванні та обговоренні ОНП «Транспортні системи». Це дає нам можливість удосконалювати зміст освіти, визначати напрями впровадження інноваційних технологій навчання, а також здійснювати пошук нових методів, засобів і форм навчання з метою підвищення якості підготовки.

В.О. Вдовиченко,
проф. каф. ТТ



О ПРОФОРІЄНТАЦІЙНА РОБОТА

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ВЕКТОР

Автомобільний факультет нашого університету, який було засновано у 1930 р. разом з тодішнім ХАДІ, має свою неповторну історію з усталеними традиціями. Нині факультет активно співпрацює як з вітчизняними, так і зарубіжними партнерами, успішно орієнтуючи свою освітньо-наукову діяльність на міжнародний вектор.

На базі нашого факультету динамічно діє навчальний центр «Академія BOSCH», створений всесвітньо відомою фірмою BOSCH, де студенти активно освоюють сучасні програми підготовки фахівців європейського рівня.

На факультеті також запроваджена та успішно діє міжнародна програма Erasmus, котра дозволяє студентам проходити навчання в країнах Євросоюзу з отриманням подвійних дипломів про вищу освіту: ХНАДУ та одного з європейських університетів.

Наразі студенти АФ проходять міжнародну практику і стажування на сучасних автомобільних підприємствах, розташованих у країнах Євросоюзу, зокрема, на підприємствах концернів Фольксваген, Хюндай, Кіа та ін.

Цікавим напрямом підготовки студентів на одному із найстаріших факультетів нашого ЗВО є створення спортивно-гоночних автомобілів, що здійснюється в лабораторії швидкісних автомобілів, яка є візитівкою ХНАДУ. В ЛША студенти-автомобілісти власноруч створюють нові моделі сучасних автомобілів, що беруть участь у спортивних змаганнях різного класу і рівня. Створений нашою командою автомобіль «ХАДІ-34» на 1 літрі пального подолав відстань 575 км, що дорівнює відстані між Харковом і Києвом. Це досягнення занесено до Книги рекордів України. Всього за роки існування ЛША колективом команди гонщиків встановлено 42 рекорди, 16 з яких на час заїздів перевищили світові досягнення.

Під час навчання студенти автомобільного факультету отримують не лише су-



часну висококласну інженерну освіту, але й військову підготовку з присвоєнням офіцерського звання. У цій царині АФ співпрацює з військовими кафедрами університету Національної гвардії України, університету цивільного захисту та іншими військовими університетами.

Наш факультет активно співпрацює також з провідними автомобільними фірмами – офіційними дилерами такими, як: Соллі+, ELCARS, Майстер сервіс, Автодім Харків, X-Motors, Авто Граф М, Фрунзе-Авто, Атлант М, A-Z Auto, Альфа-запчастини, Audi, BMW, Ford, Hyundai, Kia, Lexus, Mercedes-Benz, Mitsubishi, Nissan, Peugeot, Renault, Skoda, Toyota, Volkswagen та ін.

Так, Соллі+ є офіційним представником Мерседес-Бенц в Україні. Її директор Олег Олексійович Пучков – випускник автомобільного факультету. Мультибрендова компанія Соллі+, крім концерну Мерседес, представляє в Україні такі відомі марки, як Volkswagen, Renault, Mitsubishi, Skoda,

DAF, Iveco. Варто зазначити, що з компанією Соллі+ наш факультет дуже активно співпрацює у царині підготовки студентів, зокрема під час проходження ними практики. Та найголовніше те, що ця компанія працевлаштовує наших випускників на такі посади, як керівники і менеджери автомобільного сервісу, відділів запасних частин і продажів автомобілів, а також фахівців інженерного рівня з діагностики та обслуговування автомобілів.

Сучасний напрям щодо розвитку та популяризації електромобілів пропонує компанія ELCARS, керівники якої Павло Сохін та Олександр Воробйов також випускники автомобільного факультету. Компанія працює з популярними марками автомобілів Tesla і Ніссан Ліф. Ми пишаємося тим, що сьогодні автомобільний факультет здійснює підготовку сучасних фахівців нового формату, які забезпечують технічний процес продажу, обслуговування та діагностики цих електромобілів.

Ми гордимось тим, що упродовж усієї історії від дня заснування автомобільного факультету наш факультет здійснював і здійснює підготовку керівних кадрів для ДАІ (нині національна та дорожня поліція), а також фахівців високого інженерного рівня для експертних підрозділів Міністерства юстиції України та Міністерства внутрішніх справ України, які займаються питаннями дослідження дорожньо-транспортних пригод.

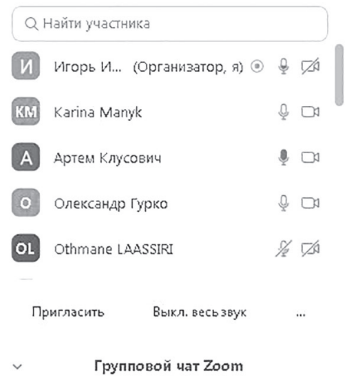
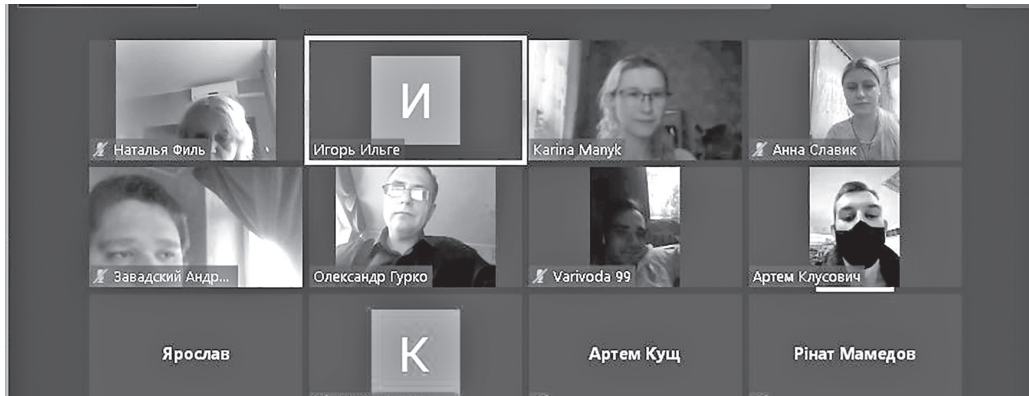
Бажаємо цьогорічним абітурієнтам успішно скласти ЗНО і вступити на таку спеціальність, яка буде затребувана на ринку праці як в Україні, так і за кордоном. Впевнені, що саме спеціальності автомобільного факультету допоможуть майбутнім нашим студентам і випускникам забезпечити собі фінансову незалежність, а також здійснити найзаповітніші мрії сучасного, креативного і затребуваного на ринку праці фахівця.

О.В. Сарасєв,
декан автомобільного факультету





О КОНФЕРЕНЦІЇ. ДИСПУТИ



МАЙБУТНЯ НАУКОВА ЕЛІТА НАЦІЇ

Минулий рік видався досить важким з огляду на загальносвітову ситуацію, викликану COVID-19, але водночас і плідним для розвитку трансконтинентальних зв'язків, модернізації старих та появи нових систем, у тому числі в царині освіти і науки.

Особливого розвитку набули і системи наукових досліджень, результатом яких є активне проведення міжнародних конференцій, а також загальний доступ до набутих знань у результаті практичної діяльності та обмін досвідом.

Наразі усім нам особливо приємно усвідомлювати, що в цьому процесі беруть активну участь і студенти та молодь, які на тепер є найпрогресивнішим прошарком нашого суспільства. Звичайно, модераторами даного процесу, як завжди, є наші досвідчені викладачі, які, навіть за таких непростих умов, знаходять потрібні засоби для актизації наукової діяльності своїх студентів,

зацікавлюють їх і супроводжують у безкінечний науковий світ, допомагаючи знайти свій особливий шлях у царині сучасних наукових тем і здобутків.

Так, нещодавно викладачі кафедри автоматизації та комп'ютерно-інтегрованих технологій провели Всеукраїнську науково-практичну конференцію здобувачів вищої освіти і молодих учених «Комп'ютерно-інтегровані технології автоматизації технологічних процесів на транспорті та у виробництві».

Відповідно до сучасних вимог конференція проходила в режимі онлайн, під час якої було заслухано 72 доповіді авторів з різних ЗВО Харкова, Одеси, Львова та Дніпра.

Кращими були доповіді студентів Я. Колесник і А. Славик на тему «Модель автоматизованого складу на базі двох систем зчитування», К. Маник на тему «Система керування роботом ПР-2П», а також Д. Плугіна і Р. Твердохліба на тему «Ви-

користання інтелектуальних систем управління конвеєрами». За представленими доповідями, які викликали особливий науковий інтерес усіх учасників цього заходу, було рекомендовано надрукувати статті у науковому збірнику «Вісник ХНАДУ».

Тож якою б складною не була ситуація, нас присмодно тішить той факт, що розвиток суспільства, науки і технологій завжди прямуватиме впевненою ходою на шляху до створення новітніх розробок, які суттєво впливатимуть на подальше формування свідомості нового наукового покоління.

Кожен викладач нашого університету, який спонукає своїх студентів до наукової діяльності, знає, що він є основним модератором майбутнього своєї країни, адже саме завдяки його зусиллям зростає та підіймається до гідних височин сучасна науково-освітня еліта нашої нації.

Спецкор МФ

О ОФІЦІЙНО

МЕТОДИЧНА РАДА ПОВІДОМЛЯЄ

У лютому під орудою голови методичної ради проф. А.Г. Батракової відбулося планове засідання методичної ради університету, де було розглянуто такі питання.

1. Напрями методичної роботи університету в сучасних умовах. Завдання структурних відділів та їх взаємодія.

Заслухавши та обговоривши доповідь голови методичної ради проф. А.Г. Батракової, методична рада університету відзначає, що основними напрямками методичної роботи університету є:

- удосконалення організації освітнього процесу відповідно до вимог МОН України та органів Акредитації освітньої діяльності;
- розроблення та перегляд нормативно-забезпечення освітнього процесу;
- розроблення електронної системи анкетування та аналізу;
- удосконалення та структуризація офіційного сайту ХНАДУ;
- підготовка відеоматеріалів щодо матеріально-технічного забезпечення університету і кафедр;
- організація підвищення кваліфікації науково-педагогічних працівників шляхом

підвищення інформаційно-цифрової компетентності;

– реалізація плану щодо забезпечення освітнього процесу мультимедійними засобами, підготовка до впровадження електронного документообігу;

– створення депозитарію випускних кваліфікаційних робіт на базі електронного архіву ХНАДУ;

– створення відкритих інформаційних матеріалів. Розроблення та реалізація програми «Відкриті курси університету»;

– запровадження електронного документообігу.

В обговоренні першого питання взяли участь проф. В.О. Вдовиченко, В.Г. Шинкаренко і Н.В. Внукова та доц. Ю.О. Костенко.

2. План роботи методичної ради на весняний семестр 2020 – 2021 н.р.

З цього питання доповіла проф. А.Г. Батракова.

У його обговоренні взяли участь проф. Ю.В. Рукавишніков і доц. В.М. Нефьодов.

3. План розроблення та оновлення нормативного забезпечення освітнього процесу та якості освіти у ХНАДУ.

Заслухавши та обговоривши доповідь начальника відділу акредитації, стандарти-

зації та якості навчання А.І. Коробка, методична рада університету відзначає, що наразі опрацьовано план розроблення та оновлення нормативного забезпечення освітнього процесу та якості освіти у ХНАДУ, за яким ще необхідно зробити 21 позицію.

В обговоренні цього питання взяли участь проф. В.О. Вдовиченко і А.Г. Батракова та доц. В.О. Федорова.

У різному було надано інформацію:

1. Представлення до вченого звання професора завідувачки кафедри вищої математики Т.О. Ярхо (доц. В.М. Нефьодов).

2. Представлення до вчених звань доцентів кафедри метрології та безпеки життєдіяльності Н.В. Діденко та А.О. Ковалів (доц. Ю.В. Рукавишніков).

3. Представлення до вченого звання доцента кафедри обліку і оподаткування А.М. Попової (доц. Ю.О. Костенко).

4. Представлення до вченого звання доцента кафедри природничих і гуманітарних дисциплін С.В. Солонської (доц. В.М. Кудрявцев).

5. Щодо проведення контролю залишкових знань в університеті (доц. Т.В. Гаврилова).

О.М. Харківська, секретар методради

О ФАХОВІСТЬ

У ТІСНІЙ СПІВПРАЦІ
ЗІ СТЕЙКХОЛДЕРАМИ

Механічний факультет... За цією гучною назвою – долі тисяч випускників, яких невблаганна дійсність розкидала по всьому світу. Хтось відбудовує свої фірми, хтось подався за кордон, щоби працювати на західноєвропейських підприємствах і всіляко підтримувати випускників своєї alma mater, а хтось залишився тут – на своїй маленькій батьківщині, покращуючи її добробут і працюючи на її благо.

Усім нам приємно усвідомлювати, що на багатьох вітчизняних підприємствах завжди чекають на наших випускників, чекають ті, хто вже вписав свої імена у історію промислового комплексу міста і держави. Випускники ХНАДУ попередніх років радо зустрічають у себе нинішніх вихованців нашого університету і залюбки допомагають їм влаштуватися на новому місці.

Одним з таких заводів-ветеранів і партнерів механічного факультету є Акціонерне товариство «Харківський машинобудівний завод «Світло шахтаря»», який було засновано у 1891 році. Саме цей завод є одним із найстаріших машинобудівних підприємств, що спеціалізуються на виготовленні скребкових забійних конвеєрів, перевантажувачів і головних світильників за індивідуальними замовленнями шахт з урахуванням гірничо-геологічних умов роботи.

У 1994 р. завод одним із перших у вугільній галузі був перетворений в акціонерне товариство (яке не має державної частки власності) шляхом приватизації майна державного підприємства заводу «Світло шахтаря». Нині, крім конвеєрів,

завод виготовляє гідромуфти, запчастини до гірничошахтного обладнання, вибухобезпечні головні світильники і товари народного споживання.

Головна перевага продукції заводу – надійність, перевірена часом. Його виробничі потужності здатні повністю забезпечувати потребу вугледобувних підприємств України. Також завод здійснює поставки на експорт в Білорусію, Іран, Індію, Естонію, Китай і Казахстан.

Завдяки своїм науковому і виробничому потенціалам, завод постійно оновлює номенклатуру продукції, що випускається; удосконалює конструкції, а також освоює принципово нові моделі скребкових конвеєрів, призначених для роботи в складі сучасних високопродуктивних вугледобувних механізованих комплексів.

Сьогодні ми особливо пишаємося тим, що головним конструктором на цьому підприємстві працює випускник кафедри будівельних і дорожніх машин Р.А. Бережний. Роман Анатолійович підтримує випускників нашого факультету як під час



виробничих практик, передаючи їм свій безцінний практичний досвід, так і в питаннях працевлаштування.

Завдяки тісним зв'язкам з підприємствами ПАТ «Світло шахтаря», ТОВ «Гідромодуль», «Кобальт», «Газтехніка» та іншими всі 100 % випускників нашого факультету отримують роботу за спеціальністю, а найобдарованіші з них залишаються на кафедрі з перспективою подальшого зарахування до аспірантури.

З багатьма партнерами факультет має стійкі зв'язки

як щодо розробки нових конструкцій, так і в справі працевлаштування випускників. У Харкові це такі підприємства, як: Харківський тракторний завод, завод ім. Малишева, машинобудівне підприємство «Будгідропривід», ПАТ «Турбоатом», машинобудівне підприємство «Світло шахтаря», корпорація УкрІнМаш, ТОВ «Автоскладальне підприємство «Кобальт».

Механічний факультет також тісно співпрацює з такими українськими підприємствами, як: Ново-Краматорський машинобудівний завод, концерн «Крюківський вагонозавод» (м. Кременчук), завод «Бетонмаш» (м. Слов'янськ), а також з європейськими заводами-гігантами: Wirtgen, Hamm, Kleemann (Німеччина), Fayat (Франція) та іншими.

Ми пишаємося тим, що наші випускники користуються попитом на ринку праці не лише в Україні, але й за кордоном, гідно підтверджуючи здобуті в ХНАДУ знання та уславлюючи його на європейському промисловому просторі.

Спецкор МФ





О ДІДЖИТАЛІЗАЦІЯ

ЦИФРОВА ГРАМОТНІСТЬ — ЗАПОРУКА ЕФЕКТИВНОГО НАВЧАННЯ

Початок 2021 року був ознаменований анонсуванням МОН України затвердження Концепції цифрової трансформації освіти і науки України. Як зазначив Міністр Сергій Шкарлет: «Діджиталізація усіх галузей суспільного життя є актуальним напрямом не лише через пандемію, а й загалом через глобальні тренди сьогодення та загальнодержавну політику щодо вектора цифрової трансформації».

Цифрова грамотність є невід'ємною частиною soft skills фахівця XXI століття.

Національний тест на цифрову грамотність має назву «Цифрограм», представлений на національній онлайн-платформі «Дія. Цифрова освіта» і пропонує дати відповіді на 90 запитань. Завдання тесту систематизовані за сферами знань Європейської рамки цифрових компетентностей для громадян DigComp 2.1, адаптованої українськими експертами.

Цифрові компетентності умовно згруповано у шість сфер: «Основи комп'ютерної грамотності», «Інформаційна та медіаграмотність. Вміння працювати з даними», «Створення цифрового контенту», «Комунікація і взаємодія у цифровому суспільстві», «Безпека у цифровому середовищі», «Вирішення технічних проблем. Навчання упродовж життя у цифровому суспільстві».

Рівні володіння цифровими компетентностями поділяються на: базовий (A1, A2), середній (B1, B2) і високий (C1, C2).

Після складання тесту кожен учасник отримує електронний сертифікат, що засвідчує загальний рівень цифрової грамотності, загальну кількість набраних балів, рівень і кількість балів по кожній сфері компетентностей.

Проходження тесту «Цифрограм» було запропоновано здобувачам вищої освіти на першому (бакалаврському) рівні та другому (магістерському) рівні за ОПП «Економіка» та ОПП «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність».

Упродовж 12 – 19 січня 45 здобувачів вищої освіти кафедри економіки і підприємництва пройшли Національний тест на цифрову грамотність, з них 31% склали тест «Цифрограм» на рівень B1, а 69% – на рівень B2. Серед здобувачів вищої освіти на першому (бакалаврському) рівні за ОПП «Економіка» 35% респондентів продемонстрували володіння цифровими компетентностями на рівні B1, 65% – на рівні B2. За ОПП «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність» 33% респондентів продемонстрували володіння цифровими компетентностями на рівні B1, 67% – на рівні B2. Серед здобувачів вищої освіти на другому (магістерському) рівні за ОПП

Цифрограм

Цей електронний сертифікат засвідчує, що

Цема Валерія

пройшов/ла тестування на національній онлайн-платформі Дія.Цифрова освіта.

Рівень цифрової грамотності

Середній B2

Загальна кількість балів

76/111

Сфери компетентностей	Рівень	Бали
Основи комп'ютерної грамотності	Високий C2	14/15
Інформаційна грамотність, уміння працювати з даними	Середній B2	11/15
Створення цифрового контенту	Середній B2	14/21
Комунікація та взаємодія у цифровому суспільстві	Середній B2	11/15
Безпека в цифровому середовищі	Середній B1	13/24
Розв'язання проблем у цифровому середовищі та навчання впродовж життя	Середній B2	13/21

14 січня 2021

Цифрограм – це національний тест з цифрової грамотності, систематизований за сферами знань європейської рамки цифрових компетентностей DigComp 2.1 для громадян

«Економіка» 20% респондентів продемонстрували володіння цифровими компетентностями на рівні B1, 80% – на рівні B2. За ОПП «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність» усі

респонденти продемонстрували володіння цифровими компетентностями на рівні B2.

Детальний аналітичний звіт і сертифікати за результатами проходження тесту «Цифрограм» здобувачами вищої освіти на першому (бакалаврському) рівні та другому (магістерському) рівні за ОПП «Економіка» та ОПП «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність» представлені на сайті кафедри економіки і підприємництва за посиланням: <https://www.khadi.kharkov.ua/details/article/analiz-cifrovoi-gramotnosti-zdobuvachiv-vishchoji-osviti/>

Тест «Цифрограм» має статус національного, тож здобувачі вищої освіти мають змогу зазначати отримані сертифікати у резюме як кваліфікаційний документ, що підтверджує рівень цифрової грамотності.

І.Ю. Шевченко,
проф. каф. ЕП

SOFT SKILLS НАВИЧКИ XXI ст.

ГРАМОТНІСТЬ:
Фінансова
Цифрова
Громадянська
Life Long Learning (освіта впродовж життя)

НАВИЧКИ

МИСЛЕННЯ
CREATIVE THINKING
PERSONAL LEADERSHIP
TIME-MANAGEMENT
ВЗАЄМОДІЯ
CRITICAL THINKING
NETWORKING
СПІЛКУВАННЯ

Міністерство освіти і науки України

Інститут майбутньої освіти



О ЗГАДУЮТЬ НАШІ ВИПУСКНИКИ

У ТІ ДАЛЕКІ П'ЯТДЕСЯТІ...



У попередньому випуску газети «Автодорожник» надрукована моя стаття-згадка про навчання в нашому рідному ЗВО. Мені приємно, що нинішні студенти і викладачі університету мають змогу прочитати, як жили і навчалися представники різних поколінь ХАДІ – ХНАДУ.

З великою цікавістю я прочитав також статтю про переведення вищої освіти в Україні на європейські стандарти.

Я дійсно багато чого пам'ятаю про студентське життя і навчання в ті далекі п'ятдесяті...

Наприклад, усім мешканцям гуртожитку, який розташовувався в лівому крилі інституту, було дуже зручно (особливо в міжсезоння) бігати вранці, не одягаючись, з одного під'їзду в інший. А коли були сильні морози або злива, хтось відкривав на другому поверсі заповітні двері, і ми могли прямо з гуртожитку йти в інститут, не виходячи на вулицю.

Або ж, приміром, інститутська їдальня, яка розташовувалася в підвалі того ж лівого крила. Після війни був голод, хліб не продавався окремо в їдальні, і два шматки хліба повинні були йти на суп, а один на другу страву. Своїх батьків я втратив під час війни і жив тоді на одну стипендію, тому й купував два супи і 4 шматки хліба, це було і дешево, і ситно. Для викладачів була виділена окрема зала, де могли обідати і п'ятикурсники.

Пам'ятаю, як у вересні перед початком занять нас відправили в підшефний колгосп, де ми допомагали копати картоплю.

Під час мого навчання у нас були три виробничі практики: після першого курсу – на ХТЗ, після третього – на будівництві Каховської ГЕС (літня практика на берегах Дніпра) і переддипломна практика – на будівництві Волзької ГЕС. У січневі морози ми жили в глинобитних бараках поруч з ув'язненими, які будували цю ГЕС.

У ті роки в інституті була військова кафедра, де ми отримували звання лейтенанта запасу. Якось нам показували навчальний фільм, де йшлося про вибух атомної бомби. Двічі упродовж 20 днів ми освоювали військову справу на зборах, де засвоювали ази будівництва військових доріг, мостів і переправ.

Дотепер я пам'ятаю деяких наших студентів. Так, мій одноклассник Коля Шабаль відразу після інституту надів військову форму лейтенанта і подався будувати військові дороги в найпівденнішій точці колишнього Союзу – Кушці, де влітку стояла спека до +45° і не було жодної краплі дощу.

Зі мною навчався також і племінник Остапа Вишні Юра Кулюков. Після його розповіді про дядька я знайшов «Мисливські усмішки», які написані з великим гумором. Мені запам'яталося, зокрема, ось це:

«Половати бенгальського тигра треба їхати в Бенгалію, бо це не простий тигр, як бачите, а бенгальський.

– Де Бенгалія? – питаєте.

– На Бенгалію з Києва треба їхати так: Як минете Васильків, Мотовилівку і Фастів – беріть не на Бердичів, а на Жмеринку.

Потім на Вапнярку, Роздільну й доїздить до Одеси. З Одеси на Дарданелли, потім на Суецький канал, звідтам уже не так далеко до Індії. Приїхавши в Індію, питаєте, як вам пройти на Брамапутру. Слово «Брамапутра», щоправда, щодо вимови трудне, але їдучи на пароплаві, ви частіше його самі собі проказуйте, щоб навчитися його вимовляти, а то буде й вам, як Данилові Кіндратовичу, який приїхав уже до Індії, а там і запитав:

– Де тут, – питає, – Путрамабра?

Ніхто, певна річ, з індусів йому не міг на це нічого відповісти, – так він, бідолаха, й вернувся додому без тигра».

Щодо жартів, то їх у ті часи було вдосталь. Був у нас такий предмет як «Історія техніки». Якось під час лекції вимкнули світло і показали фотографії, котрі доводять, що більшість винаходів зроблено в Росії. У ті роки серед студентів ходив жарт з цього приводу. Чому Рентген вважається винахідником просвічування людей? Це неправда, адже ще в XV столітті селянин Іван сказав своїй дружині: «Я тебе... наскрізь бачу».

А ще мені запам'ятався Костя Шаша, який вчився на моєму курсі і вже тоді дуже професійно співав на інститутських і студентських вечорах. Через три роки після закінчення ХАДІ він вступив до Харківської консерваторії, а потім багато років був солістом Харківської опери.

Пам'ятаю я і багатьох наших викладачів.

Зокрема, К.Є. Милославський одного разу приніс на лекцію з фізики відро рідкого азоту. Він поклав туди зелену гілочку, а потім кинув її на підлогу і вона розлетілася на дрібні друзки. Потім він вилив цей азот на підлогу, після чого піднялася величезна хмара пару.

Курс «Експлуатація дорожніх транспортних засобів» у нас викладав М.В. Бунін, який часто розповідав про реальні випадки зі свого великого досвіду.

– В інструкції з експлуатації парового екскаватора (тоді ще були парові екскаватори), – казав він, – зазначено, що екскаваторник повинен повільно випускати пару перед вимиканням машини. Уявіть собі, екскаватор падає з гори, а екскаваторник в цей час повинен повільно випускати пару.

Олексій Максимович Петриченко читав нам курс «Технологія металів», а під час практичних занять нас вчили зварюванню. Я пам'ятаю як з острахом взяв в одну руку щип, щоб захистити очі, а в іншу – електрод. Я не міг робити зварювання, бо електрод увесь час прилипав до деталей.

Михайло Іванович Подшеколдін викладав курс «Автомобілі», після закінчення якого ми всі отримали водійські права. І це було здорово. Мені дуже приємно також, що перший гоночний автомобіль марки «ХАДІ» був побудований у 1952 році саме під час мого навчання в інституті.

Ефим Шейніс,
випускник МФ 1954 р.



О ДО ДНЯ РІДНОЇ МОВИ

БЕЗ ПРАВА НА ПОМИЛКУ: утвердження української мови як мови державної

Політичні події в нашій державі неодноразово вже повертали Україну в шалений вир дискусії щодо мовного питання. Чи доречною й можливою була б подібна ситуація в інших державах світу? Чи є мовне питання методом маніпулятивного впливу на свідомість й уподобання громадянського суспільства.

Щоб дати відповідь на поставлені запитання, закцентуємо увагу на засадничих принципах українського мовного законодавства.

Законодавство України про мови складається з Конституції України, Декларації прав національностей, Закону України «Про забезпечення функціонування української мови як державної», законів України «Про ратифікацію Європейської хартії регіональних мов, або мов меншин», «Про національні меншини», «Про ратифікацію Рамкової конвенції Ради Європи про захист національних меншин» та інших законів України, а також міжнародних договорів, що регулюють питання використання мов, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Частиною першою статті 10 Конституції України визначено, що державною мовою в Україні є українська мова. Закон України «Про забезпечення функціонування української мови як державної» (далі – Закон 2704-VIII) Верховна Рада прийняла 25.04.2019 р., який набрав чинності 16.07.2019 р., тобто через два місяці від дня його опублікування в офіційному друкованому органі Верховної Ради України – газеті «Голос України».

Відповідно до Закону 2704-VIII маємо такі засадничі речі.

1. Єдиною державною (офіційною) мовою в Україні є українська мова.

2. Статус української мови як єдиної державної мови зумовлений державотворчим самовизначенням української нації.

3. Державний статус української мови є невіддільним елементом конституційного ладу України як унітарної держави.

4. Статус української мови як єдиної державної мови в Україні визначається виключно Конституцією України.

5. Порядок функціонування і застосування державної мови визначається виключно законом.

6. Навмисне спотворення української мови в офіційних документах і текстах, зокрема навмисне застосування її з порушенням вимог українського правопису і стандартів державної мови, а також створення перешкод та обмежень у застосуванні української мови тягнуть за собою відповідальність, встановлену законом.

7. Статус української мови як єдиної державної мови передбачає обов'язковість



її використання на всій території України при здійсненні повноважень органами державної влади та органами місцевого самоврядування, а також в інших публічних сферах суспільного життя, що визначені Законом.

8. Українська мова як єдина державна мова виконує функції мови міжетнічного спілкування, є гарантією захисту прав людини для кожного українського громадянина незалежно від його етнічного походження, а також є фактором єдності і національної безпеки України.

Закон 2704-VIII регулює функціонування і застосування української мови як державної у сферах суспільного життя на всій території України. У цьому контексті на особливу увагу заслуговує стаття 30 Закону 2704-VIII, де зазначено, що мовою обслуговування споживачів в Україні є державна мова. Підприємства, установи та організації усіх форм власності, фізичні особи-підприємці, інші суб'єкти господарювання, які обслуговують споживачів, здійснюють обслуговування та надають інформацію про товари (послуги), у т.ч. через інтернет-магазини та інтернет-каталоги, державною мовою. Інформація державною мовою може дублюватися іншими мовами. На прохання клієнта його персональне обслуговування може здійснюватися також іншою мовою, прийнятною для сторін. Виробники (виконавці, продавці) в Україні усіх форм власності надають споживачам інформацію про вироби (товари), роботи чи послуги державною мовою. Така інформація може дублюватися будь-якою іншою мовою.

3 метою сприяння функціонуванню української мови як державної у сферах суспільного життя, визначених Законом 2704-VIII, на всій території України діє Уповноважений із захисту державної мови, основними завданнями якого є:

1) захист української мови як державної;
2) захист права громадян України на отримання державною мовою інформації та послуг у сферах суспільного життя, визначених цим Законом, на всій території України і усунення перешкод та обмежень у користуванні державною мовою.

Уповноважений розглядає скарги фізичних і юридичних осіб на дії та безді-

яльність органів державної влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ і організацій всіх форм власності, інших юридичних і фізичних осіб щодо дотримання вимог законодавства про державну мову. Кожна особа має право звернутися до Уповноваженого, інших органів, уповноважених здійснювати захист і контроль щодо застосування державної мови, зі скаргами про порушення вимог цього Закону та щодо усунення перешкод і обмежень у користуванні державною мовою.

Продовженням державницької мовної політики є Закон України від 01.07.2015 р. №1556-VII «Про вищу освіту», де в статті 48 також визначено мову викладання у закладах вищої освіти, зокрема двома пунктами:

1. Мовою викладання у закладах вищої освіти є державна мова.

2. З метою створення умов для міжнародної академічної мобільності заклад вищої освіти має право прийняти рішення про викладання однієї чи кількох дисциплін англійською та/або іншими іноземними мовами, забезпечивши при цьому знання здобувачами вищої освіти відповідної дисципліни державною мовою.

Разом з тим водночас у сучасних умовах державотворення, підтримуючи ідею статусу єдиної державної мови, українська держава та суспільство усвідомлює необхідність забезпечення мовних прав представників національних меншин. До найбільших національних меншин в Україні належать *росіяни, білоруси, молдовани, кримські татари, болгары, угорці, поляки, євреї, вірмени, греки*.

В Україні «забезпечується право національних меншин на задоволення освітніх потреб рідною мовою, збереження та розвиток етнокультури, її підтримку і захист державою».

У ЗВО, де навчання ведеться мовами національних меншин, створюються умови для належного опанування державної мови», – про це йдеться в Національній доктрині розвитку освіти.

Отже, у державотворчому процесі українській мові відводиться провідна роль, причому останнім часом активізовано цілеспрямовану роботу і над забезпеченням використання української мови в засобах масової інформації, сфері культури, освіти і науки, в інформаційних технологіях і рекламі.

І не повинна культивуватися думка про неважливість мови, про безкарність державного службовця, який свідомо може ігнорувати чинне мовне законодавство.

А пересічним громадянам варто замислитися над відомою давньоримською фразою: «Чия мова – того й влада».

Н.В. Нікуліна,
зав. каф. українознавства

О ЖИТТЄВІ ЦІННОСТІ

ДІМ. СІМ'Я. РІД

Під час карантину в режимі онлайн відбувся День кафедри філософії та педагогіки професійної підготовки, присвячений презентації нової книги завідувача кафедри професора О.К. Чаплигіна «Дім. Сім'я. Рід».

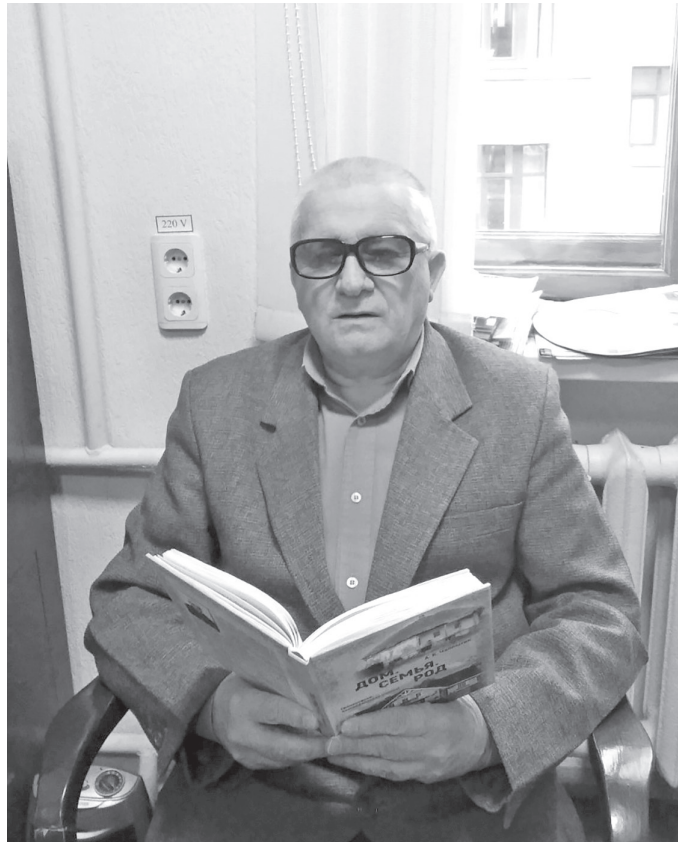
Цей просвітницький захід колектив нашої кафедри підготував і провів разом з науковою бібліотекою ХНАДУ. За своїм змістом книга поєднує два аспекти: філософсько-публіцистичний і автобіографічний. В ній містяться свідчення та роздуми філософів і письменників минулого та сучасності, а також викладено версію проблеми Дому як реальності та символу в біографії автора.

У першій частині автор звертається до проблеми дому, сім'ї та роду, порушений в книзі німецького філософа О. Шпенглера «Занепад Західного світу». Звичайно, концепція О. Шпенглера значно відрізняється від марксистського розуміння соціальних процесів, оскільки він не сприймає ідею єдиної історії людства і розглядає історичний процес як існування окремих культур і цивілізацій. На думку О. Шпенглера, кожна з окремих культур у своєму розвитку проходить ті ж самі етапи, що й кожна людина – народження, молодість, зрілість, старість і смерть. Зрозуміло, що стадії цивілізації протікають значно довше, ніж стадії людського життя.

Зважаючи на те, що на початку XX сторіччя Європа пережила Першу світову війну та революції в деяких країнах, Шпенглер доходить висновку, що немає єдиних людства та єдиної історії, немає розвитку й прогресу. Є лише скорботна аналогія круговерті від життя до смерті, від культури до цивілізації. Європейське ж суспільство вже пройшло стадію культурного розвитку і переходить до цивілізації, за якою буде слідувати занепад.

Майже сто років спеціалісти з філософії на колишньому радянському просторі чули про цю книгу, але вона була заборонена. І лише в пострадянські часи книга вийшла російською мовою.

Олександра Костянтиновича, як філософа, зацікавило, яку роль О. Шпенглер відводить темі дому, сім'ї та роду, адже саме з цього й починається «Занепад Західного світу».



Проблему дому, сім'ї та роду О.К. Чаплигін вводить у науковий обіг вперше після 20-х років XX століття. На його думку, дім – це своєрідний символ не лише сім'ї та роду, але й всіх людських поселень від маленького села до великого міста. Дуже цікавими виглядають глави його книги, в яких розглядається роль дому, сім'ї та роду у творчості й житті таких видатних мислителів (філософів XX сторіччя) як В.В. Розанов і М.Ф. Федоров.

Для О.К. Чаплигіна поняття дому є одночасно наповненим суто конкретним та чисто символічним змістом, у чомусь співпадаючим для більшості людей, а в чомусь неповторно своєрідним.

Почуття дому, рідного клатка землі, на якому народився й виріс, для автора тісно пов'язане зі ставленням до рідних і близьких, до друзів і приятелів, а також до свого роду, до оточуючої природи й до села, а потім і до країни з її історією, бурхливим минулим і сьогоденням.

У кожного з нас свій дім, незалежно від того, чи це проста сільська хата, чи аристократична садиба, чи скромна міська квартира.

Як вже зазначалося, друга частина книги має автобіографічний характер і розкриває різні аспекти життя роду Чаплигін у минулому та сьогоденні. Автор вважає, що спогади мають відображати час і епоху, в якій жили люди з їхніми особистими долями. Батьки, предки, родичі та інші сучасники залишають відбиток в пам'яті, стають частками усвідомлення того, що іменується життєвим світом. Саме це і підтримує зв'язок часів.

Особливу увагу автор приділяє фронтовій сторінці історії свого роду. Олександр Костянтинович з ніжністю згадує свою маму, яка пережила окупацію, була призвана до діючої армії, на фронті на власні очі бачила смерть і зустріла там своє кохання...

Іншого аспекту спогади про воєнні роки пов'язані з батьком К.М. Ярошем, з яким так і не вдалося зустрітися.

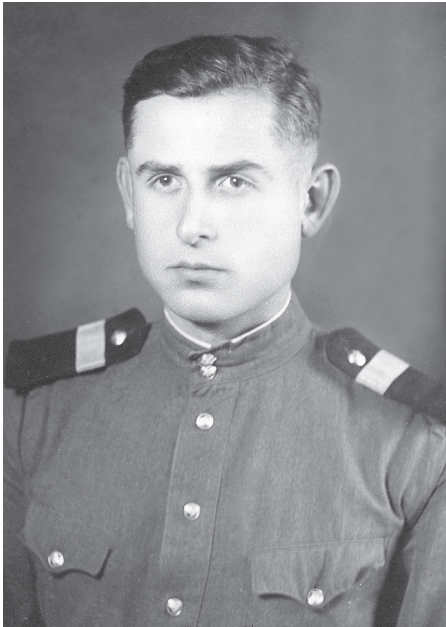
Книга є дуже цікавою не лише для фахівців-філософів і соціологів, але й для читачів, які цікавляться історією рідного краю, життям і всім тим, що називається людською пам'яттю.

О.Є. Сук,
ст. викл.
каф. філософії та ППП



О СЛУЖИТИ ЛЮДЯМ

ВETERAN – ГОРДИСТЬ КРАЇНИ НАШОЇ



Чудової лютевої днини я збираюся зустрітися з ветераном Первомайського. Уявляю його одним із тих, до кого без стуку, без дзвінка, без дозволу – стежками дат календаря – в життя приходить осінь, даруючи сивину мудрості.

Не знайшовши дзвінка, повільно стукаю в двері...

Двері відчиняються, і мене запрошують зайти.

Привітно посміхаючись, господар квартири каже: «Мене звуть Анатолій Іванович, а Вас?»

І ось я вже в кріслі. Я помічаю хвилювання свого співрозмовника. Щоб розрядити ситуацію, я спершу розповідаю про себе і про мету свого приходу до цієї затишної оселі людини, яка прожила і пережила багато чого в житті. Дуже скоро я усвідомлюю, що переді мною людина, яка має риси виняткової порядності і надзвичайної працездатності, доброти душі і людяності, професіоналізму і відповідально-го ставлення до завдань, які стояли перед ним і його підлеглими.

Служити людям і бути корисним країні – це не лише обов'язок, але й сенс життя Анатолія Івановича.

Народився А.І. Харченко 4 лютого 1927 р. в районному центрі Петрова на Кіровоградщині. Його дитинство і юність були важкими: майже три роки родина Харченків жила на окупованій нацистами території. Німці тричі намагалися відправити його до Німеччини разом з підлітками і дорослими. Але йому вдалося втекти і переховатися в сусідньому селі, де й працював у колгоспі.

Повернутися у рідне село вдалося тільки після розгрому фашистських військ на Курській дузі.

Анатолій Харченко успішно закінчив 7-й клас. Згодом майже сім років служив в танкових військах механіком-водієм танка Т-34. В армії він екстерном закінчив 10 класів та отримав атестат зрілості. Демобілізувавшись, повертався додому з пересадкою в Харкові, де і пройшла більша частина життя цієї світлої людини.

Якось, побачивши оголошення про набір абітурієнтів, відразу ж вирішив і поступив на навчання до Харківського політехнічного інституту. У 1956 р. закінчив його з відзнакою за спеціальністю «Двигуни внутрішнього згоряння».

Шість років працював інженером-дослідником на Харківському заводі ім. Малишева.

Працював у проектно-конструкторському бюро ПТІМашу інженером-конструктором і старшим інженером.

У 1962 р. був прийнятий за конкурсом до Харківського інституту інженерів транспорту на посаду асистента кафедри теплотехніки.

У 1969 р. захистив дисертацію, отримавши науковий ступінь кандидата технічних наук.

У 1976 р. А.І. Харченко був затверджений у вченому званні доцента кафедри двигунів внутрішнього згоряння Харківського національного автомобільно-дорожнього інституту (нині ХНАДУ), де і працював до виходу на заслужений відпочинок.

Анатолій Іванович завжди був цілеспрямованим і наполегливим у досягненні мети, а ще – з неймовірно високим почуттям відповідальності.

Наш ветеран пишається тим, що багато його студентів досягли великих успіхів і стали відомими особистостями.

Наразі я мала можливість проглянути книгу «Робочий процес автомобільного пневматичного двигуна: монографія». Автори: О.І. Воронков, І.М. Нікітченко.

А ще на форзаці я прочитала такі напролюд теплі слова: «Особливу подяку автори висловлюють своєму вчителю, канд. техн. наук доценту А.І. Харченку за консультації та поради, які значною мірою посприяли народженню цієї монографії».

Це підкреслює той факт, що поєднання молодості й досвіду приносить свої плоди.

Загальний стаж роботи мудрого наставника і працівника становить сімдесят один рік.

З такими професійними здобутками Анатолій Іванович завжди залишався скромною людиною, не ганявся за нагородами. Дивно, але у нього майже немає орденів і медалей. Іноді, на жаль, таке трапляється.

Під час нашої розмови я побачила перед собою людину, яка зізналася, що вну-



трішню силу та інтерес до життя черпає від рідних. Він дуже пишається своїми синами та онуками, які утвердилися в цьому житті. Анатолій Іванович не міг не похвалитися досягненнями онука математика-програміста, який зі своєю сім'єю живе і працює в Лондоні. Працюють там, а в Україну приїжджають в гості. Я слухала Анатолія Івановича, спостерігаючи за батьком і дідом, якому дійсно є чим пишатися, і не втрималася, щоб не сказати: «А нам і самим такі фахівці потрібні».

Шкода, що наші талановиті співвітчизники покидають рідну країну. А так хочеться, щоб держава наша сказала: «Таланти є, і ми їх побачили!»

На підтвердження сказаного з вуст поважного ветерана пролунали слова Сергія Єсеніна, творчість якого він любить і декі рядки використовує як афоризми. Тут же він показав улюблений томик в обкладинці жовтого кольору, який часто перегортає.

У нашому містечку Первомайський Анатолій Іванович недавно. Зараз він оселився тут і живе під опікою старшого турботливого сина.

Його не забувають соціальні служби і наша рада ветеранів.

Він вірить у краще завтра. Нехай все це збудеться і хай Вам осінь Вашого життя дорогою служить з девізом «Будемо жити!»

Анатоліє Івановичу! Будьте таким же гідним прикладом для молодого покоління, а ще – надійною опорою й підтримкою Вашої дружної родини!

**В.П. Макейчик,
прес-центр Первомайської міськради
ветеранів України**



О ІСТОРИЧНИЙ ЕКСКУРС

ПЕРШІ РЕГУЛЯРНІ МІСЬКІ АВТОБУСИ ХАРКОВА

Початок XX ст. став часом кардинальних модернізаційних змін у повсякденному житті містян Харкова. Одним із помітних явищ була у той час поява нових видів громадського пасажирського транспорту, що йшли на зміну як традиційному візницькому промислу, так і вже звичній конці – трамваю на кінній тязі.

Однією з новинок став електричний трамвай, офіційне відкриття першої лінії якого відбулося у липні 1906 р. Другою ж новачкою стало налагодження у Харкові роботи автомобільного громадського транспорту. Початок його роботи припадає на 1910 рік.

Ініціатором запуску першого міського автобуса в Харкові став харківський купець і гласний Харківської міської думи Костянтин Георгійович Шиманський. Отримавши у 1909 р. дозвіл на організацію автобусного руху в місті на загальних умовах візницького промислу, вже у лютому 1910 р. він доправив до Харкова перші три автобуси, розмістивши їх у депо на Подольському провулку поблизу Подольського мосту. Остаточне рішення щодо надання К.Г. Шиманському дозволу організувати у місті автобусний рух з конкретними умовами було прийнято на засіданні Харківської міської думи 13.03.1910 р. Дозвіл надавався на загальних умовах візницького промислу за маршрутом вул. Сумська – залізничний вокзал. Платня за проїзд встановлювалась у розмірі 7 коп. усередині салону і 5 коп. на імперіалі. Перший випробувальний рейс автобуса було здійснено 28.04.1910 р. На початку травня 1910 р. дописувач «Южного Края» так зафіксував свої враження від цієї появи нового транспортного засобу на головній харківській вулиці: «В Харькове появились автобусы. Громадний экипаж, громыхающий и пыхтящий, медленно проезжал по Сумской. «Ваньки» (так у Харкові називали візників, авт.) робко жались к тротуарам, лавируя между бельгийскими вагонами и невиданным автобусом. Трудно тут разъехаться. Автобус не для Сумской улицы в пролете между северным и государственным банками. Впрочем, может быть, привыкнем, обойдемся...».

Офіційний дозвіл на рух автобусів К.Г. Шиманського за маршрутом вулиця Сумська – залізничний вокзал було надано харківським губернатором М.К. Катериничем у середині травня 1910 р. Автобусний рух дозволявся за умови підняття телефонних дротів, що перетинали проїжджу частину, на таку висоту, «чтобы пассажир, стоящий на имперіале автобуса, не мог быть задет телефонной проволокой». Перед відкриттям руху спеціальна комісія мала здійснити повторний огляд усього маршруту. Ця перевірка відбулась 02.06.1910 р., коли було здійснено пробну поїздку автобуса з представниками спеціально скликаної комісії на чолі з міським головою О.К. Погорелком в якості пасажирів. Комісія дозволила рух автобусів, оскільки телефонні дрони

на вулицях Сумській та Катеринославській, якими проїжджав автобус, було піднято на належну висоту і вони не загрожували життю і здоров'ю пасажирів. Важливою умовою стала також висунута комісією вимога, щоб шофери були «подвергнуты самому строгому экзамену в умении управлять автобусами». Висновок комісії було відправлено на розгляд губернського у земських і міських справах присутствія для затвердження губернатором і встановлення вартості проїзду.

Дозвіл харківського губернського начальства на тимчасовий рух автобусів К.Г. Шиманського («впредь до выяснения степени безопасного курсирования») від рогу вулиць Сумської та Ветеринарної до вокзалу Південної залізниці і назад було надано з 05.06.1910 р. Офіційний рух на маршруті розпочався 6 червня. У день відкриття на маршрут було виведено три автобуси, кожен з яких зробив по 10 рейсів. Усього було перевезено майже дві тисячі пасажирів, причому внаслідок неймовірного напливу публіки, яка переповнювала автобуси, кондуктори не змогли видати всім квитки на проїзд. Внаслідок цього серед пасажирів було чимало «зайців». Особливих інцидентів під час руху не було, хіба що двічі автобуси зупинились на Катеринославській та Сумській вулицях через незначні несправності, які було швидко поладжено. Загалом же популярність нового транспортного засобу серед публіки була неймовірною. Дописувач «Южного Края» зазначав: «Автобусам отдавалось предпочтение перед конкой и у вокзала можно было видеть как неохотно, не добившись места в автобусе, публика занимала места в конке, с завистью посматривая на быстро наполнявшиеся и также быстро отходящие и опережающие медлительные коночные вагоны автобусы».

Поява у Харкові у червні 1910 р. автобусів стала настільки знаковим явищем у повсякденному житті містян і справила таке враження на харків'ян і, зокрема, кореспондентів «Южного Края», що впродовж червня – серпня в газеті з'явилося понад 10 публікацій про цей новий вид громадського транспорту, а в ілюстрованому додатку до газети «Южный Край» від 20.06.1910 р. було опубліковано дві його світлин – «Харьковский автобус на Привокзальной площади» та «Харьковский автобус у сада Ветеринарного института». Судячи з фото, це автобуси фірми Gaggenau моделі C32. Потрапив новий транспортний засіб і на опубліковану в «Южном Крае» на початку липня 1910 р. карикатуру «Харьковские контрасты», де, поміж зображень кількох інших «контрастів» міста, було поміщено також малюнок, на якому чепурний автобус К.Г. Шиманського протиставлявся виснаженим й охлялим коням, запряженим у вагон кінного трамваю.

У замітці «Движение автобусов продолжается» зауважувались переваги автобусів

перед кінним трамваем, оскільки вони рухались значно швидше і без пересадки, а зупиняються майже на всіх зупинках конки. «Жаль только, – зазначав дописувач, – что автобусы ходят довольно редко, в виду чего публика, не дождавшись автобуса, садится на конку, которая в последнее время выпускает больше вагонов». У наступному газетному повідомленні автор теж шкодував, що автобусів, таких популярних серед публіки, надто мало і вони довго стоять на станції відправлення, хоч пасажири ментально заповнюють їх відразу після приходу на зупинку. За таких умов автобусам було складно конкурувати з конкою, яка встигала за цей час відправити 3 – 4 вагони.

Ще один газетний матеріал під назвою «Автобусы и конка» (12 (25) июня 1910 г. №10012) заслуговує на те, щоби зачитувати його повністю: «Несмотря на незначительное пока число курсирующих автобусов, они, несомненно, приносят большую пользу. Автобус проходит расстояние от вокзала до драматического театра в течение 15 мин., включая сюда остановки, и идет без всякой пересадки. Наша же злосчастная конка, которую теперь город немного «подтянул», за 15 мин. доходит с вокзала только до Павловской площади. Расстояние же от последней до драматического театра она проходит в 10 мин. Если к этому прибавить, что на пересадке ожидание сумского вагона продолжается иногда 5 и более минут, то придется заключить, что пассажиры автобуса прибывают на место назначения вдвое скорее, чем пассажиры г.г. бельгийцев. Для дачников, спешащих на вокзал к поезду и едущих с Сумской улицы, автобусы незаменимы. Однако, пока еще число вагонов незначительно, автобусы долго стоят на конечных пунктах (вокзал и угол Ветеринарной), что, конечно, не в интересах публики. Когда же число вагонов будет увеличено, автобусы явятся громадными конкурентами для конки. Достаточно сказать, что автобус обгоняет на Катеринославской улице 2, а иногда и 3 вагона конки. Необходимо также отметить, что шоффера (саме так, з подвійною «ф», авт.) прекрасно справляются со своими обязанностями».

Значна кількість пасажирів, тіснява і товканина під час посадки в автобуси швидко привабили дрібних злочинців. Перша відома кишенькова крадіжка в автобусі сталась вже 14.06.1910 р., коли у члена громадянського відділу харківського окружного суду С.В. Роздольського поблизу вокзалу поцупили золотий годинник вартістю 105 крб. Наступного дня в автобусі було вкрадено гаманець, і власник через оголошення в «Южном Крае» просив крадія повернути два ключі і записочки. Не забарившись і перші дорожньо-транспортні пригоди за участю міських автобусів. Так, 21.06.1910 р. перший номер автобуса, про-



О ІСТОРИЧНИЙ ЕКСКУРС

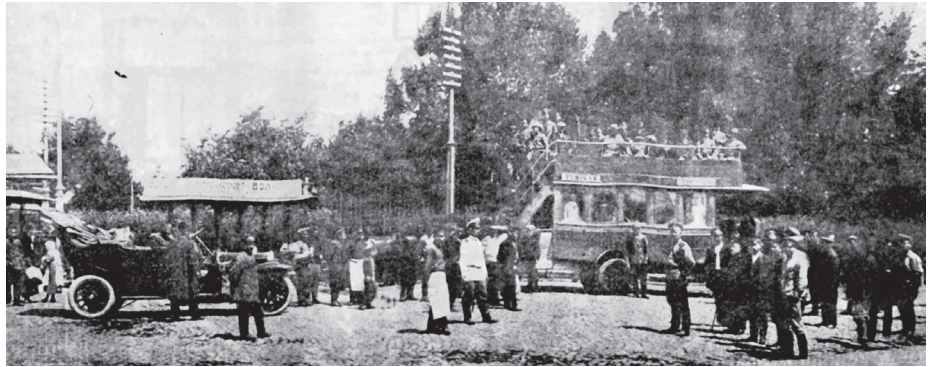
ПЕРШІ РЕГУЛЯРНІ МІСЬКІ АВТОБУСИ ХАРКОВА

Продовження. Початок на с. 12

їжджаючи через Павловську площу у напрямі Сумської вулиці, налякав коня ванька №233, який рухався назустріч. Кінь смикнувся убік, зачепивши дροжками вагон конки №33, екіпаж перекинувся, викинувши на бруківку пасажирку з дитиною. Пасажирка забила руку, дитина відбулася переляком, а у дροжок ванька зламалися голоблі. Траплялись ДТП і пізніше – 7 липня на Павлівській площі коні двох дрогалів, злякавшись автобуса, вискочили на тротуар і мало не увірвались до широко відчинених дверей одного з магазинів.

К.Г. Шиманський найближчим часом планував збільшити кількість автобусів на маршруті. Поки що ж багатьом пасажирам доводилось чекати по декілька годин, щоби покататись на автобусі, а місця «на вокзал и на Сумскую брались приступом, прямо с боя». Виручка з кожного автобуса становила в середньому 35 – 40 крб. Інформацію про кількість і час прибуття додаткових автобусів знаходимо у матеріалі «Южного Края» від 25.06.1910 р., де повідомляється, що до Харкова приблизно через два тижні мають прибути два додаткові автомобілі, і це має суттєво посприяти врегулюванню автобусного руху. Втім не все пішло так, як планувалося. Вже наприкінці липня на маршруті залишився лише один автобус з трьох, оскільки два інші були відправлені на переобладнання з метою заміни старих двигунів новими «более сильными, при которых движение автобусов будет гораздо исправнее, чем было до сих пор». Два нові автобуси все ще не прибули, і тепер у серпні очікували вже на прибуття аж трьох автобусів, що дозволило б збільшити кількість парку до шести автомашин. Планувалося, що чотири з них залишаться на старому маршруті з Сумської до залізничного вокзалу, а два відкриють автобусне сполучення між вокзалом та вулицею Старомосковською. Виконати заплановане вдалося лише частково – 1 серпня на лінію вийшов автобус №4, який був суттєво потужнішим і комфортнішим за перші три, оскільки мав сильніший двигун і м'якші ресори. Ймовірно, це був автобус моделі C40 фірми Gaggenau. Однак на маршруті він спочатку залишився один, оскільки на перших трьох міняли покришки, і вивести їх з ремонту планувалося лише наступного тижня. З новою автомашиною запровадили і нові правила поведінки в автобусі – відтепер один кондуктор перебував у салоні транспортного засобу, а другий – на імперіалі. Пасажири допускались в автомобіль у строго визначеній кількості з метою запобігання перевантаженню, а на імперіалі заборонялось їхати стоячи. Незабаром планувалося також додати ще один новий автобус під №5.

Здійснити останнє, судячи з усього, не вдалося, принаймні у замітці від 21.10. 1910 р. повідомлялося, що К.Г. Шиманський був власником усього чотирьох автобусів. Та й ці



чотири перебували у далеко не найкращому стані. На початку вересня 1910 р. міський поліцейстер звернувся до будівельного відділу губернського правління з клопотанням призначити спеціальну комісію для огляду автобусів К.Г. Шиманського, які перебували у несправному стані й випускали багато їдко-го диму. Реагуючи на звернення, губернське правління просило старшого фабричного інспектора зі спеціальною комісією оглянути автобуси і з'ясувати, чи не може несправність двигуна призвести до вибуху. Про не надто високу рентабельність підприємства свідчить той факт, що коли до Харківської міської думи було подано пропозицію про надання автобусної концесії у місті одному із великих закордонних акціонерних товариств, К.Г. Шиманський не збирався конкурувати, а лише висловлював жаль, що його почин не було підтримано місцевими капіталістами і просив включити до умов договору щодо концесії вимогу сплатити йому за наявні у нього чотири автобуси.

Втім пропозиція щодо автобусної концесії з боку іноземного акціонерного товариства не просунулася далі розгляду на одному із засідань міської думи, і після зимової перерви з весни 1911 р. автобуси К.Г. Шиманського знову відновили рух вулицями міста. У лютому 1911 р. підприємець подав до думи клопотання про дозвіл на рух автобусів по вулицях Єкатеринославській, Московській, Старомосковській, площах Ніколаєвській та Павлівській до залізничного вокзалу й у зворотному напрямі, й на засіданні 4 лютого отримав відповідний дозвіл. Одночасно було прийнято побажання покращити умови руху Московською вулицею, а саме зобов'язати бельгійське товариство впрягати коней у вагон цугом, а не по четверо в ряд. К.Г. Шиманський мав також заборонити водіям автобусів обганяти вагон конки, що рухався попереду, щоб на проїжджій частині лишався вільний простір. 29.03. 1911 р. спеціальна комісія за участю інженерів губернського присутствія та поштово-телеграфного округу оглянула маршрути слідування автобусів. Проїхавши автобусом, члени комісії виміряли відстань від імперіала до кабелів та дротів телефонної мережі, виявивши, що лише в одному місці поблизу Мироносицької церкви кабелі

звисає так низько, що його можна дістати рукою. В інших місцях на лінії руху автобуса пасажирам імперіала ніщо не загрожувало. Восьмого квітня, як повідомлялось в «Южном Крае», «в Харькове снова начали ходить автобусы с вокзала и в прежнем направлении, с вокзала на Сумскую ул. Автобусы несколько подправлены и трясут не так жестко, как раньше». Газета «Утро» у замітці з того ж приводу зазначала, що автобуси відремонтовані і «дают меньше дыма».

Постанову думи щодо дозволу руху автобусів К.Г. Шиманського було наприкінці лютого призупинено губернатором і передано питання на розгляд губернського у земських і міських справах присутствія. Після відповідного розгляду дозвіл було частково скасовано – рух автобусів по Московській вулиці заборонили. Отже, навесні 1911 р. автобусний рух було відновлено, щоправда, шаленої популярності автобуси вже не мали. У замітці «На городском кладбище» дописувач «Утра» згадував, що автобуси зазвичай були майже порожніми.

Після весни 1911 р. згадки у місцевій періодиці про автобусний рух вулицями Харкова взагалі зникають. Судячи з усього, вже 1911 р., не витримавши конкуренції, К.Г. Шиманський був змушений згорнути своє автобусне підприємство. Про це, а також про подальшу долю придбаних ним автомашин дізнаємось із опублікованої у жовтні 1913 р. у газеті «Южный Край» замітки «Мелочи жизни»: «К.Г. Шиманский имел автобусы, желая не то разрушить благосостояние ненавистных бельгийских конюшников, не то разрушить вконец харьковские псевдомостовые. Первое кончилось, как известно, неудачей, а второе имело большой, несомненный успех. Это было в 1911 г. Через два года г. Шиманский переделал автобусы в грузовики и решил пустить их по Харькову снова, но уже с другой целью, вполне коммерческой, а не боевой, никому не угрожая, а только чтобы дать им работу».

Такою була доля першого реалізованого проєкту організації регулярного громадського автомобільного транспорту в Харкові.

А.М. Домановський,
Н.П. Олешко,
доц. каф. українознавства



О БУДЬТЕ ЗДОРОВІ!

ВСЕСВІТНІЙ ДЕНЬ РІДКІСНИХ ЗАХВОРЮВАНЬ

Щороку в останній день лютого у світі згадують людей із рідкісними захворюваннями для того, щоб підвищити поінформованість про проблему не лише серед населення, але й серед науковців та влади.

Цьогоріч Всесвітній день рідкісних захворювань припав на 28 лютого.

Всесвітній день рідкісних захворювань виник за участю EURORDIS у 2008 р. і відзначається щорічно в останній день лютого. Основна мета заходу – підвищення обізнаності широкої громадськості про рідкісні захворювання і їх вплив на життя пацієнтів. Але не тільки. День рідкісних захворювань також спрямований на привернення уваги осіб, які визначають політику державних органів, представників промисловості, дослідників, фахівців у галузі охорони здоров'я і тих, хто має справжній інтерес до рідкісних захворювань.

Кампанія почалася на європейському рівні та завдяки засобам масової інформації поступово стала світовим явищем. У США цю подію підтримали в 2009 р. У 2015 р. у штаті Огайо «Rare Disease Day» закріпили на законодавчому рівні. У 2016 р. у Всесвітньому дні рідкісних захворювань вже брали участь понад 80 країн по всьому світу.

Орфанні хвороби – це вроджені або набуті захворювання, що трапляються рідше ніж один випадок на 2000 населення країни, з них 80% – генетично обумовлені. Більшість орфанних захворювань діагностують у ранньому віці, у 35% випадків вони стають причиною смерті малюків до року, у 10% – дітей у віці до 5 років, у 12% – у віці від 5 до 15 років. У світі визнано до 8 тисяч нозологій, проте свій шифр у Міжнародній класифікації мають лише 250. В Україні затверджено 275 нозологій.

Якщо зібрати всіх людей із рідкісними захворюваннями в одній країні, вона стала б третьою за чисельністю населення країною на нашій планеті. У світі налічується понад 7000 різних видів рідкісних захворювань і розладів. Приміром,

30 мільйонів американців хворіють на рідкісні захворювання, це 10% населення США. А що можна говорити про країни з низьким рівнем розвитку та доступності медицини, де подібна статистика з різних обставин недоступна?

Питання розробки і реалізації дієвого, фундаментального та головне системного механізму підтримки пацієнтів із рідкісними захворюваннями є пріоритетним завданням для Міністерства охорони здоров'я України. Зокрема, на базі МОЗ України створено робочу групу, яка наразі розробляє Концепцію розвитку системи медичної допомоги громадянам, які страждають на рідкісні (орфанні) захворювання.

Концепцією розвитку системи медичної допомоги громадянам, які страждають на рідкісні (орфанні) захворювання, над якою працювали пацієнтські організації, експерти, лікарі, дотичні громадські організації, – передбачено збільшення коштів на закупівлю ліків у 2021 р. порівняно з попереднім роком. Потужна робота відбувається і в інших напрямках, що суттєво вплине на ефективність державної політики щодо підтримки хворих з орфанними захворюваннями.



Пріоритетними цілями в рамках реалізації Концепції розвитку системи медичної допомоги громадянам, які страждають на рідкісні (орфанні) захворювання, стануть такі заходи:

1. Розробити прозорий та неупереджений підхід до процедури прийняття рішень щодо державної підтримки пацієнтів із рідкісними захворюваннями.
2. Регулярно отримувати актуальні епідеміологічні дані про рідкісні захворювання в Україні.
3. Підвищити доступ до методів раннього виявлення рідкісних захворювань генетичного походження.
4. Забезпечити справедливий доступ пацієнтів із рідкісними захворюваннями до лікарських засобів, медичних виробів та продуктів спеціального лікувального харчування.
5. Удосконалити надання медичної допомоги пацієнтам із рідкісними захворюваннями.

6. Забезпечити координацію допомоги (медичної допомоги, соціальної інтеграції тощо) пацієнтам із рідкісними захворюваннями та членам їхніх сімей.

7. Підвищити професійну кваліфікацію фахівців у галузі ранньої діагностики, профілактики та лікування рідкісних захворювань.

8. Збільшити участь громадських об'єднань пацієнтів із рідкісними захворюваннями у реалізації Концепції.

9. Сприяти соціальному захисту пацієнтів із орфанними захворюваннями та членів їхніх сімей.

10. Підвищити обізнаність населення щодо проблем рідкісних захворювань та їх профілактики.

11. Розвивати міжнародне співробітництво у сфері рідкісних захворювань.

12. Здійснювати моніторинг за виконанням Концепції за допомогою показників виконання окремих цілей і заходів та щорічно звітувати перед Урядом про досягнуті результати.

Наразі вперше в Україні до Дня рідкісних захворювань заради орфанних хворих підтримано наймасштабнішу світлову ініціативу.

У п'яти містах країни: Києві, Одесі, Львові, Дніпрі та Маріуполі 15 відомих і знакових будівель з 18 до 28 лютого було підсвічено в кольори орфанних: зелений, рожевий та блакитний.

Орфанним хворим дуже потрібна підтримка, адже їхнє життя залежить від дорогих ліків і позитивного піклування.

Саме тому цього дня в Україні і пройшли заплановані акції підтримки людей із рідкісними захворюваннями.

Ж.Д. Кравченко,
лікар-терапевт ХНАДУ,
заступник головного лікаря
з ОМР КНП «МСЛ» ХМР



О ДО 8 БЕРЕЗНЯ



РОЛЬ ЖІНКИ В СУСПІЛЬСТВІ



В історії розвитку суспільства жінки в різні епохи відігравали принципово різну роль та обіймали різні посади. Спочатку (ще за часів матріархату) жінка була родоначальницею і посідала чільне місце в тогочасному соціумі. Дещо згодом (вже за часів патріархату) роль жінки значно зменшується, а чоловік поступово займає домінуючу роль в господарстві, суспільстві та сім'ї, яку він формально виконує й нині.

У сучасному суспільстві відбулися радикальні перетворення, пов'язані зі зміною соціальної ролі жінок, з підвищенням їхнього статусу в світовому співтоваристві.

В Україні – одній з «найбільш жіночих» країн світу, жінки становлять 55% населення. У Верховній Раді нинішнього скликання 87 жінок. На місцевому рівні та у сільських радах 51% депутатів – жінки. В Уряді країни наразі працює три жінки.

Невпинно зростає кількість жінок, які відкривають приватний бізнес і досягають успіху. Майже 40% українських підприємців – жінки, а серед малого бізнесу – половина. Суттєво менше жінок серед керівників компаній і підприємств – лише 30%, але динаміка тут позитивна: все більше компаній довіряють жінкам керівництво. Жінки становлять більшість у громадських організаціях. А от середня місячна заробітна плата чоловіків в Україні перевищує заробітну плату жінок на 24,4%.

Якщо ж мова йде про ХНАДУ, то з 990 штатних працівників університету 570 – жінки. Серед жінок-керівниць нашого університету – проректор, декан, директор центру та десять завідувачок кафедр (із 34). Крім того, вони очолюють бухгалтерську службу і відділ організації сприяння працевлаштуванню студентів, науково-дослідну частину і наукову біблі-

отеку, юридичний відділ і редакцію газети «Автодорожник», канцелярію і виставковий Центр, архів і музей, студентський клуб і студмістечко, а також наш медичний Центр. Багато жінок працює заступниками деканів з виховної роботи та в секретаріатах усіх деканатів, а також у відділах і підрозділах університету.

Сьогодні жінки нарівні з чоловіками є творцями матеріальних і духовних цінностей і розбудова нової моделі розвитку держави основана на партнерській солідарності жінок і чоловіків. Тільки повноцінна участь жінок і чоловіків у всіх сферах суспільного розвитку є гарантією євроінтеграції, запорукою рівноправного входження України до співдружності розвинутих європейських держав.

Нині жінка отримала повні права і є тією силою, яка забезпечує українській нації виживання та прогрес. Цінним є також досвід участі українських жінок у різних галузях країни. Сучасному етапу розвитку суспільства відповідає новий тип жінки, впевненої у своїх силах, впливової у суспільно-політичному і культурно-освітньому житті, у політиці та державотворчій діяльності.

Наразі створюються не лише державний механізм підвищення соціального статусу і ролі жінки в суспільстві, але й сприятливі умови для повного розкриття її невичерпних інтелектуальних, духовних і творчих здібностей, забезпечення цілковитої рівноправної участі жінок у політичному, економічному, соціальному та культурному житті України.

Богдан Васильєв

О ПОЕТИЧНІ ОБРІЇ

Робкое признание

Я в глаза твои с надеждою смотрю,
И слова любви не вслух я говорю,
Я хочу с тобой быть рядом
И ласкать хотя бы взглядом,
Потому, что я люблю!

О любви своей не смею я сказать,
На взаимность я хотел бы уповать,
На признание решиться,
Чтоб твоей любви добиться,
Надо мне тебе сказать:

Как твои глаза зажгли во мне пожар,
Что твоя улыбка – это Божий дар,
Что готов за поцелуй твой всё отдать
И тебя с любовью нежно целовать.

Без твоей любви не будет счастья мне,
И душа пылает в чувственном огне,
Каждый вздох твой я
с волнением ловлю,
Потому, что я люблю!

Я в глаза твои с надеждою смотрю...

Сергей Ефремов

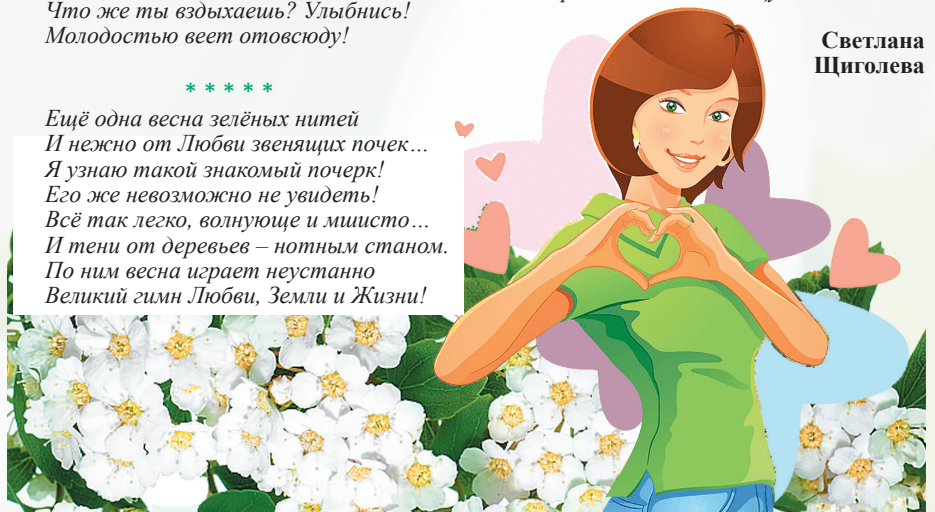
У весны зеленые глаза

У весны зелёные глаза.
У весны пушистые ресницы.
И вода стекает, как слеза,
И Любовь не может не присниться!
Ветер каждый день поёт на бис
Новые и новые этюды.
Что же ты вздыхаешь? Улыбнись!
Молодостью веет отовсюду!

Ещё одна весна зелёных нитей
И нежно от Любви звенящих почек...
Я узнаю такой знакомый почерк!
Его же невозможно не увидеть!
Всё так легко, волнуящее и мило...
И тени от деревьев – нотным станом.
По ним весна играет неустанно
Великий гимн Любви, Земли и Жизни!

Во всю сияет ясная весна!
И я люблю, и любишь ты, и любим –
Простые удивительные люди!
И жизни цель известна и ясна.
А счастье – это если ты и я
Когда-нибудь внезапно станем нами.
Не зря нас Бог создал с небытия,
Не зря послал весеннее цунами!

Светлана
Щиголева



О ДОЗВІЛЛЯ



ДЕНЬ УСІХ ЗАКОХАНИХ

День Святого Валентина – особливе свято для кожної людини, в серці якої живе кохання. У цей холодний зимовий день нас зіграє турбота наших коханих і рідних людей, а повітря насичене романтикою й ніжністю.

День усіх закоханих завжди сповнений присмними сюрпризами, цікавими подарунками і незабутніми миттєвостями. Недарма його відзначають напередодні весни – пори року, коли почуття, прокидаючись разом із природою, стають ще сильнішими.

Карантин вніс свої корективи у повсякденне життя і плани багатьох людей, але він не може бути завадою для того, щоб висловлювати свої почуття та отримувати незабутні враження.

Тож напередодні Дня Святого Валентина на факультеті управління та бізнесу відбулося феєричне святкування Дня усіх закоханих.

Цього дня кожного, хто заходив до факультету, зустрічав святково прикрашений хол з багатьма фотозонами, а також представники студентської ради, які вручали валентинку з найщирішими та найтеплішими побажаннями. Особлива цінність цих валентинок була у тому, що всі вони зроблені власноруч активістами студентської ради факультету управління та бізнесу.

За підтримки деканату було проведено святковий квест, переможці якого отримали тематичні призи. Так, по корпусу факультету управління та бізнесу було розміщено п'ять валентинок, і той, хто їх знаходив, проходив цікаве та веселе завдання на кшталт «виконати оригінальний танець під музику» або «продекламувати тематичного вірша». Після виконання завдань конкурсанти тягнули жереб, яким і визначався особистий тематичний подарунок.

Також було проведено святкове опитування, за результатами якого за найцікавіші та найвідвертіші відповіді респонденти захочувалися солодощами.

Упродовж усього цього святкового дня працювала «Пошта Валентина», завдяки якій усі бажаючі висловлювали свою симпатію чарівною валентинкою.

Вітаємо всіх з Днем закоханих і бажаємо, щоб почуття любові Вас ніколи не полишало. Кохайте та будьте коханими!

**М.В. Прокопенко,
помічник декана ФУБ
з виховної роботи**



Газета «Автодорожник» видається з 1931 року. Засновник – колектив Харківського навчально-науково-виробничого комплексу з автомобільно-дорожньої освіти.

Газета зареєстрована у Державному комітеті України у справах видавництва, поліграфії та книгорозповсюдження 1 грудня 1993 року.

Свідцтво про реєстрацію: серія ХК №80.

Адреса редакції: 61002, м. Харків-МСП,

вул. Ярослава Мудрого, 25, кім. 204.

Тел. 707-36-74.

E-mail: gazeta@khadi.kharkov.ua

Газета віддрукована у видавництві ХНАДУ.

Тираж 500 прим.

Зам. № 45/21 від 16.02.2021 р.

Головний редактор **О.Д. Васильківська**

Коректура **Л.А. Пустовойтової**

Комп'ютерна верстка **О.Г. Безродного**

Фото **О.М. Лісконог**

Відповідальність за достовірність фактів, цитат, власних імен та інших даних несуть автори публікацій. Думки авторів публікацій у нашому виданні не завжди збігаються з точкою зору редакції. Матеріали і фотознімки, передані до редакції, не рецензуються і не повертаються. Редакція не має змоги листуватися з кореспондентами.