

«Вуз-строитель» транспортной мощи России



Ведущий отраслевой вуз страны – Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II (МИИТ) – отмечает 120-летие. В преддверии юбилея беседуем с его ректором, президентом Ассоциации вузов транспорта, доктором технических наук, профессором Борисом Лёвиным.

— Борис Алексеевич, история МИИТа — это во многом история развития транспортной отрасли. Вспомним, с чего начинал-

ся знаменитый вуз и отметим основные вехи его славного пути.

— Исторически создание вуза детерминировано бурным развитием экономики и транспорта России в конце XIX в. Грандиозный проект строительства крупнейшей в мире Транссибирской магистрали потребовал значительного увеличения числа высококвалифицированных инженерно-технических кадров.

Решить эту задачу единственному тогда в стране транспортному вузу — Петербургскому институту инженеров путей сообщения — было сложно. Стране был жизненно необходим еще один отраслевой вуз, инициатором создания которого стал известный государственный деятель и ученый, почетный член Петербургской академии наук Николай Павлович Петров.

Новый вуз основан 23 мая (4 июня) 1896 г. по Высочайшему повелению как Московское инженерное училище, получившее статус Императорского (ИМИУ). Его главной задачей стала подготовка инженеров путей сообщения для строительства и эксплуатации железных дорог и водного транспорта. Торжественное открытие училища состоялось 14 (26) сентября 1896 г.

Изначальный статус Императорского Московского инженерного училища — предшественника МИИТ — подчеркивал его важную государственную значимость. Это определило миссию вуза, которую он достойно выполняет в течение 120 лет. Университет всегда работал и работает в интересах государства и стратегически важной отрасли, определяющей уровень промышленного и оборонного потенциала страны, ее экономическую независимость и международный авторитет.

Все невзгоды, которые испытала страна за последние 120 лет — смену государственного строя, первую мировую и Великую Отечественную войны, тяжелейшие годы восстановления народного хозяй-

ства, перестройку, современную борьбу за сохранение отечественной экономики и международного авторитета — не отразились на качестве выполнения названной миссии. МИИТ занимает лидирующие позиции в кадровом обеспечении и научном сопровождении поступательного развития транспортно-строительного комплекса России.

Первый выпуск инженеров-путейцев ИМИУ состоялся в 1901 г. А всего за 120 лет МИИТ подготовил более 620 тыс. высококвалифицированных специалистов с высшим и средним профессиональным образованием.

Многие из выпускников впоследствии стали выдающимися организаторами строительства и эксплуатации отечественных железных дорог, авторами проектов крупнейших железнодорожных магистралей, мостов, тоннелей, основоположниками научных школ в области транспорта и транспортного строительства.

Судьбоносные для страны грандиозные проекты: Транссиб и БАМ, электрификация железных дорог, план ГОЭЛРО, ДнепрогЭС, канал Москва — Волга, метрополитены Москвы и других городов, крупнейшие мосты и тоннели осуществлялись под руководством и при активном участии выпускников и ученых МИИТ.

Разработки ученых университета стали важной составной частью «Транспортной стратегии России до 2030 г.», «Стратегии развития железнодорожного транспорта на период до 2030 г.», эффективно используются при реализации приоритетных государственных проектов в сфере транспорта: высокоскоростное движение, модернизация Транссиба и БАМа, интеллектуальные транспортные системы, развитие Московского транспортного узла и т. д.

Среди миитовцев — руководители транспортной отрасли, ученые с мировым именем, члены Правительства РФ, губернаторы, мэры крупных городов, известные общественные деятели, представители Русской Православной Церкви и культуры, крупнейшие бизнесмены России.

В разные годы в университете работали такие выдающиеся российские ученые и педагоги как

Ф. Е. Максименко, В. Н. Образцов, Г. Н. Передерий, Е. О. Патон, С. П. Сыромятников, Л. Д. Прокураков, С. А. Чаплыгин, И. А. Каблуков, П. Н. Лебедев, Б. А. Млодзеевский, Г. М. Шахунянц, О. Ю. Шмидт и др.

Сегодня университет — крупнейший транспортный вуз Европы, общепризнанный на российском и европейском уровне лидер в области подготовки и переподготовки кадров для транспорта, базовый центр научного сопровождения развития транспортного комплекса страны.

Крупными отечественными и зарубежными партнерами МИИТ являются ОАО «РЖД», АО «Корпорация «Трансстрой», Московский метрополитен, Торгово-промышленная палата РФ, Союз транспортников России, Союз строителей железных дорог, Испанские, Китайские, Немецкие, Финские и Французские железные дороги, компании «Альстом», «Бомбардье» и «Сименс», Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международный союз железных дорог (МСЖД), Координационное транспортное совещание государств — участников СНГ (КТС СНГ), Координационный Совет по Транссибирским перевозкам, ведущие университеты Австрии, Белоруссии, Болгарии, Вьетнама, Германии, Казахстана, Китая, Польши, Финляндии, Франции, других стран.

— Если вернуться к истории, то получается, что посылом для создания вуза явились возрастающие объемы транспортного строительства?

— ИМИУ-МИИТ изначально задумывался и в дальнейшем развивался как вуз многопрофильный, вуз общетранспортный. Сегодня университет формирует кадровый потенциал отрасли в комплексе: транспорт и транспортное строительство; транспортная экономика, право, безопасность, информатизация, медицина; таможенное дело, сервис и туризм и т. д. При этом «непрофильные» специальности и направления подготовки открывались и реализуются по инициативе транспортных предприятий и в соответствии с потребностями отрасли.

Такой же многопрофильностью отличается и научная деятельность вуза.

Что же касается транспортного строительства, то оно неизменно было одним из главных приоритетов МИИТа. Ученые и дипломированные специалисты МИИТа всегда с успехом реализовывали планы (в том числе во многих зарубежных странах) строительства автомобильных дорог, тоннелей,

путепроводов, мостов, аэродромов, подъездных путей, объектов космической отрасли, других инженерно-технических и транспортных сооружений.

Здесь уместно привести пример: в начале 30-х гг. прошлого века на основе специализированных факультетов МИИТа создавались вузы других видов транспорта, в том числе известные ныне всему миру МАДИ и МГАВТа, которые «вызревали» на миитовских корнях.

— Что позволяет университету сохранять лидирующие позиции в кадровом и научном обеспечении транспортного строительства?

— Три равнозначных фактора. Во-первых, крепкие традиции, историческая миссия. Известные научные школы МИИТа в сфере транспортного строительства (мосты, тоннели и т. д.) начали формироваться с момента создания вуза и сегодня представляют надежную базу дальнейшего генезиса научной деятельности, повышения качества образовательного процесса.

Необходимо сделать акцент на еще одной прекрасной традиции, связанной с деятельностью ССО МИИТ. О них сначала вся страна узнала в 30-х гг. при строительстве столичного метрополитена. Затем были освоение целинных земель, БАМ, развитие Транссиба, масштабное расширение сети железных дорог, других транспортных коммуникаций и т. д.

Гордимся, что после некоторого «перестроечного» забвения деятельность ССО вузов г. Москвы возродилась именно в МИИТе, когда студенты университета приняли участие в восстановлении православной святыни — Иосифо-Волоцкого монастыря.

Второй фактор — высокий уровень квалификации преподавателей и ученых, многие из которых широко известны за рубежом и являются создателями прорывных научных разработок.

Третий фактор — уникальный научно-лабораторный потенциал.

Научно-исследовательские лаборатории и научно-образовательные центры МИИТ во многом уникальны и не имеют аналогов: Путь-испытательная лаборатория; Комплексная лаборатория для исследования дорожных покрытий, грунтов и засыпок; Научно-исследовательская мерзлотная лаборатория; Лаборатория по автоматизации испытаний мостов; Учебный центр инновационных технологий в строительстве; НОЦ «Геоинформатика и спутниковые технологии

на железнодорожном транспорте»; Инновационный центр разработки и внедрения материалов и технологий для транспортного строительства и т. д.

— *Вы уже говорили о приоритетных проектах, которые успешно реализуются при участии ученых и выпускников МИИТа: модернизация БАМа и Транссиба, развитие Московского транспортного узла и т. д. Чем можно пополнить этот перечень?*

— Если его привести полностью, то для этого потребуется отдельная публикация. Остановлюсь на двух направлениях деятельности МИИТа, где, по моему мнению, университет за последнее время достиг определенных успехов в сфере кадрового и научного обеспечения в области транспортного строительства.

Первое направление — значительное укрепление партнерства с Московским метрополитеном.

По прочной и многолетней традиции подготовка инженеров-тоннельщиков в МИИТе ведется в тесном контакте с ведущими предприятиями и организациями подземного строительства, среди которых ОАО «Трансинжстрой», ОАО «Метрогипротранс», ОАО «Мосметрострой».

В ходе обучения наши партнеры принимают студентов на производственную и преддипломную практики, участвуют в образовательном процессе, обеспечивают трудоустройство выпускников и т. д.

В 2014 г. на базе МИИТа при участии Тоннельной Ассоциации России была создана кафедра «Тоннели и метрополитены». За короткий срок она стала сообществом профессорско-преподавательского состава высших и средних учебных заведений в области метро- и тоннелестроения и освоения подземного пространства.

Кафедра эффективно проводит дополнительное профессиональное образование специалистов-тоннельщиков 15 организаций, в том числе ГУП «Московский метрополитен», ОАО «Мосметрострой», ОАО «Мосинжпроект», ОАО «Метрогипротранс».

Интеллектуальный потенциал МИИТ нашел эффективное применение при обеспечении виброзащиты Большого театра в тоннеле на участке метрополитена от станции «Тверская» до станции «Театральная», прокладке безбалластного пути в тоннелях, различных испытаниях не только в Московском, но и в Екатеринбургском и Петербургском метрополитенах и т. д.

Для метрополитена учеными МИИТ предложено несколько вариантов конструкций с анкерным

рельсовым скреплением (АРС) как для укладки новых, так и для замены устаревших участков пути.

В настоящее время на строящихся линиях метрополитена используется свыше 130 тыс. блоков с АРС (более чем на 40 км пути).

Необходимо отметить и «арктическую» деятельность университета. Речь идет о развитии транспортной инфраструктуры полуострова Ямал. Это единственный арктический регион, где сходятся все виды транспортных магистралей: железные и автомобильные дороги, авиасообщение, водный транспорт, нефте- и газопроводы.

При научно-техническом сопровождении ученых МИИТа на Ямале возведена уникальная арктическая железная дорога Обская — Бованенково — Карская протяженностью 628 км. На ней сооружено 70 мостов, в том числе самый протяженный в мире мост за Полярным кругом длиной 3,9 км через р. Юрибей, построенный в рекордно короткие сроки, менее чем за три года. Строительство уникальной железной дороги осуществило АО «Ямалтрансстрой» под руководством выпускников МИИТа В. Г. Нака, А. А. Выбиранцева, И. В. Нака, А. В. Вылитка.

Впереди строительство арктической железной дороги Бованенково — Сабетта, которая соединит железнодорожную сеть России с многофункциональным арктическим морским портом Сабетта, создав тем самым Ямальский железнодорожный ход к Северному морскому пути.

Надеемся, что и этот проект будет иметь «миитовский» акцент.

— *Борис Алексеевич, с какими планами и надеждами МИИТ встречает юбилей?*

— Настроение праздничное, но в то же время рабочее. В университете принято отсчитывать от юбилейных дат движение к новым рубежам.

В одном уверен — МИИТ сохранит и преумножит свои традиции и достижения в интересах государства и отрасли. Интересы эти диктуют возвращение к изначальной идее создания общетранспортного университета. После периода «распыления» научно-педагогического потенциала отрасли по вузам различных видов транспорта государство планирует создание на базе МИИТа Национального транспортного университета.

Миитовцы к этому готовы.

Беседу вела
Н.Е. Петрова