

# ИНЖЕНЕР ТРАНСПОРТА

Издание Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ)

www.miit.ru

## МИИТ: дом, работа, гордость

На вопросы «ИТ» отвечает ректор университета Борис Алексеевич Лёвин



### – 120

лет – это много или мало?

– По меркам человеческой жизни более чем солидная цифра. Для вуза это не возраст, скажем так, период взросления, накопления мудрости. У МИИТа еще все впереди. Кстати, наши китайские друзья и коллеги, с которыми мы очень тесно взаимодействуем, в эти же дни отмечают 120 лет своего Пекинского транспортного университета. Так вот они считают, что 10 раз по 12 очень значительная, почти сакральная цифра, ведь число 12 в Китае священно.

– **Давайте и мы так считать. 12 десятилетий истории – это череда не только побед и прорывов. Какие периоды для вуза были самыми непростыми?**

– Надо отдать должное нашим предшественникам – они заложили в основание МИИТа фундамент нравственной, профессиональной и материальной прочности. Какие бы испытания ни выпадали на долю нашего вуза, он выходил из них с честью.

Непростым было начало, когда нужно было отстроить свои учебные корпуса, собрать лучших преподавателей и ученых, провести первые наборы студентов. Непростым был период 1905-1907 годов. Часть студентов ИМИУ симпатизировала революционным идеям и даже принимала участие в вооруженном восстании. Подпорченная таким образом в глазах властей репутация училища не позволила ему в то время перейти в ранг института.

Сложным был и период Великой Отечественной войны: МИИТ эвакуировали в Новосибирск и Томск. Понятно, что там не было нормальных условий для полноценной образовательной деятельности. Впрочем, тогда трудно было всем, и хорошо, что удалось сохранить преподавательский состав и лабораторное оборудование.

Когда фронт отодвинулся от столицы и можно было возвращаться домой, кто-то внушил Сталину мысль создать в главном корпусе МИИТа музей вооруженных сил. Был даже подписан соответствующий документ.

Наркому путей сообщения Лазарю Моисеевичу Кагановичу понадобилось немало усилий, чтобы подписать у Иосифа Виссарионовича документ в пользу МИИТа. Тогда судьба нашего вуза, как говорится, висела на волоске.

Трудными годами для института, как и для всей высшей школы, были 90-е годы прошлого столетия. Государственное финансирование – копейное, преподаватели уходят, средств для поддержания инфраструктуры вуза катастрофически не хватает. Но ничего, выстояли, оправились и пошли вперед.

– **Главное богатство МИИТа – его человеческий капитал. Вы могли бы назвать несколько имен людей, которые сыграли решающую роль в образовании и становлении нашего вуза?**

– Надо отдать должное прежде всего тем, кто стоял у колыбели ИМИУ. И пусть меня не сочтут монархистом, но роль Императора Николая II была решающей. Товарищ (заместитель) министра путей сообщения Николай Павло-

вич Петров обосновал создание еще одного железнодорожного инженерного училища именно в Москве, хотя на него претендовали и Киев, и Воронеж, и Екатеринбург, и ряд других городов. Петрова поддержал министр Михаил Иванович Хилков. Именно он убедил императора в том, что для развития железнодорожной отрасли необходимо создать инженерное училище в Москве. Полагаю, особенно уговаривать императора не пришлось, он был человеком образованным и мыслил достаточно широко, чтобы понимать – второй вуз нужно основывать именно в Москве, откуда тянулись все железнодорожные нити.

**В** ряду основателей ИМИУ, конечно же, и первый его директор Филипп Емельянович Максименко. Умница, интеллект, замечательный гидравлик, педагог божьей милостью. И ко всему этому еще и прекрасный организатор. Максименко и его сподвижники заложили прочную педагогическую, лабораторную и материально-техническую базу

училища, вселили в него дух научного творчества, преданности своему делу, гражданственности.

Незаурядным руководителем был и Николай Дмитриевич Тяпкин. Именно он добился преобразования инженерного училища в институт. Судьба Тяпкина после революции сложилась печально. Он был выслан из Москвы и вскоре лишен средств к существованию. Николай Дмитриевич не слишком благоволил к большевикам. И они отвечали ему тем же. Но вклад его как ректора института в становление вуза очень значителен.

Газетный формат не позволяет назвать всех выдающихся митовцев: основателей научных школ, людей, по сути, сформировавших транспортную науку, вос-

питавших тысячи и тысячи отличных специалистов. Но не могу не вспомнить еще одно имя – Федор Петрович Кочнев. Он четверть века руководил МИИТом и сделал для его развития чрезвычайно много.

Основательница научных принципов организации пассажирских перевозок, известный и авторитетный ученый, Кочнев был еще и прекрасным организатором, и тонким, чутким педагогом. Благодаря стараниям Федора Петровича МИИТ построил свои пансионаты на берегу Черного моря, шесть многоквартирных жилых домов для сотрудников института, прекрасную поликлинику, общежития, спорткомплекс и еще много чего другого.

Окончание на стр. 2

# ...дом, работа, гордость

Окончание.  
Начало на стр. 1

Серьезно окрепла при Кочеве и материально-техническая база института, были созданы десятки новых лабораторий, оснащенных современным оборудованием. Кстати, одна из первых в образовательных учреждениях электронно-вычислительная машина «Сетунь» появилась именно в МИИТе. Федор Петрович умел лоббировать интересы института в самых высоких инстанциях. Четверть века жизни МИИТа при Кочеве были эпохой расцвета вуза во всех направлениях – научном, социальном, образовательном.

**– Какое место сегодня занимает наш вуз в транспортном образовательном пространстве?**

– Без ложной скромности – очень заметное. МИИТ по общему признанию считается лидером транспортного образования не только в России. За последние полтора десятилетия благодаря целенаправленной, творческой, эффективной работе многотысячного коллектива университета сделан мощный рывок вперед. Мы приняли на себя функции системного интегратора партнерства транспортных вузов и научных организаций на евроазиатском континенте, стали базовым вузом Российской академии транспорта, Совета по образованию и науке при координационном транспортном совещании государств – участников СНГ. МИИТ напрямую взаимодействует с профильными комитетами Государственной думы РФ, правительством города Москвы, Министерством транспорта РФ, ОАО «РЖД» и многими другими руководящими структурами.

Среди наших партнеров железные дороги крупнейших европейских и азиатских государств,



такие мощные компании, как «Сименс», «Альстом», «Бомбардье», высшие учебные заведения Германии, Австрии, Франции, Белоруссии, Казахстана и многих других стран. Особо хочу выделить китайский вектор. Мы очень эффективно сотрудничаем с целым рядом университетов Китая. Здесь и взаимнообмен студентами, и разработка совместных образовательных программ, и научные исследования, и многое другое.

Буквально на днях из Китая вернулась студенческая делегация МИИТа, которая принимала участие в торжествах, посвященных 120-летию Пекинского транспортного университета. Ждем мы у себя на юбилей и китайских коллег.

Словом, МИИТ большой авторитетный университет. К наше-

му мнению прислушиваются и во властных структурах, и в отраслевых, и в зарубежных компаниях. Понятно, что развиваться сегодня без помощи извне невозможно. Нам эту помощь оказывают и Министерство транспорта России, и ОАО «РЖД», и другие наши партнеры. Но кому многое дается, с того много и спрашивается. И с нас спрашивают по полной программе. В чем-то нам проще, мы столичный вуз, можем быстро достучаться до инстанций, решить какие-то проблемы. Но в чем-то и сложнее: мы рядом, доступны для всех контролирующих органов и для проведения любого рода экспериментов и реформ. И для нас шаг влево или вправо – непозволительная роскошь.

**– Кстати, о реформах. В нашем обществе не утихают дискуссии по поводу ЕГЭ и Болонской системы образования. Что вы об этом думаете, Борис Алексеевич?**

– Не боюсь упреков в консерватизме, но, по моему мнению, ЕГЭ в его нынешнем виде обедняет учебный процесс, сковывает педагогов. Они вынуждены заниматься больше натаскиванием ребят, а не их развитием. Когда учителя были свободнее, они и сами мыслили шире, и своих учеников учили тому же. Из школы выходили молодые люди с широким кругозором, эрудированные в самых разных сферах – космологии, философии, политике. И с более глубокими знаниями школьных предметов.

Сегодня мы получаем абитуриентов с узконаправленной подготовкой. Все, что они знают, как правило, не выходит за рамки ЕГЭ. Этого недостаточно.

Мы стараемся повлиять на ситуацию. Работаем с партнерскими школами, у нас их 56, проводим с их педагогами своего рода

мастер-классы. Объясняем, на что надо сделать акцент в преподавании, чтобы соответствовать критериям МИИТа.

Что касается Болонской системы, то здесь тоже немало споров. Многие сомневаются в ее эффективности. Нашей отрасли нужны специалисты. Мостовики должны уметь возводить мосты, локомотивщики – эксплуатировать и создавать новые типы локомотивов, дорожники – строить добротные дороги. При этом они должны иметь широкий кругозор, знать историю, литературу, иностранный язык, то есть быть высокообразованными людьми. Ведь инженер – не просто руководитель какого-то коллектива или проекта, он лидер, носитель высоких нравственных критериев. Болонская система этого не предусматривает.

В общем, я за классическое образование, которым МИИТ долгие годы мог гордиться. Его выпускников отличала глубокая фундаментальная подготовка, отличные знания производства, гражданственность, широта взглядов. Спасибо нашим учредителям и ОАО «РЖД», которые помогают сохранить в МИИТе специалитет по многим направлениям.

**Если мы хотим, чтобы все члены общества жили по законам морали, чтобы исчезли алчность, хамство, эгоизм, мы должны воспитывать носителей этой высокой морали и не жалеть для этого ни сил, ни средств.**

**– Борис Алексеевич, вы чуть раньше упомянули о реформах. МИИТ несколько лет назад уже пережил реформу, сегодня мы опять стоим на пороге очередного реформирования. Это что у нас такая национальная забава – что-то время от времени перестраивать, разукрупнять, объединять?**

– Есть реформы ради реформ.

Они, как правило, идут сверху, и мы не всегда понимаем, какие конечные цели эти реформы преследуют, что получится в сухом остатке. А есть реформы, которые диктует сама жизнь. И проводить их надо, чтобы достигнуть понятной и конкретной цели.

Общество, страна не могут развиваться быстрее, чем транспортная сфера. Это аксиома. Успешно развивать транспортную сферу можно лишь с помощью новых технологий, соответствующих финансовых и административных ресурсов и высококвалифицированных специалистов. Российский университет транспорта, который предполагается создать на базе МИИТа, будет центром, сосредоточившим все основные транспортные направления подготовки специалистов – транспортного машиностроения, строительства, логистики, средств связи, экологической и техносферной безопасности, экономики и права, пассажирских перевозок, электроэнергетики и многого другого. Мы будем генерировать самые перспективные идеи во всех разделах транспортной науки и предлагать их для практической реализации. И специалистов мы должны готовить таких, которые будут способны обеспечить прорыв по всему спектру транспортных проблем. В этом состоит ключевая задача будущего университета.

**– Значит, неизбежно появится новая аббревиатура – РУТ, а что будет с привычной – МИИТ?**

– Она сохранится. Это ведь не только бренд, известный во всем мире, это наша история, дело, которому посвятили свои жизни тысячи наших предшественников, да и мы сами. МИИТ – наш дом, наша гордость, наша работа. Любимая и очень нужная России.

**Беседовал  
Владислав ЯНЕЛИС**

## Как закалялась наша сталь

**Молодежно-студенческие отряды МИИТа – это отдельная история мужества, упорства, трудолюбия. Впервые наш стройотряд заявил о себе в далеком 1956 году, на освоении алтайской целины, и состоял из 560 человек. А уже в 1958 году на освоение целинных земель Казахстана отправилось 1200 миитовцев – мощный, сплоченный авангард!**

В 1963 году МИИТ был награжден медалью «За освоение целинных земель». Студенты блестяще справлялись с поставленными перед ними задачами, будь то строительство дорог, сельскохозяйственных или транспортных объектов, сбор урожая. Поэтому, когда перед страной в начале 70-х было принято решение построить дублер Транссиба – Байкало-Амурскую магистраль, одними из первых на БАМ отправились стройотряды. И самыми крупными студенческими формированиями в период строительства были миитовские.

По свидетельству руководителей строительства, наши отряды отличала высокая организованность, техническая подготовка, трудолюбие, дисциплина. Миитовцы прорубали просеки, монтировали искусственные сооружения, возводили временные поселки. Труд сближал людей,



скреплял их узами дружбы, а иногда и любви. Многие студенческие семьи зарождались именно на БАМе. Одна смена стройотряда сменялась другой, каждый студент-комсомолец считал своим долгом приобщиться к строительству гигантской железной дороги.

Впрочем, был не только БАМ. Были сложные объекты в самых разных регионах страны: Саяно-Шушенская ГЭС, восстановление разрушенного землетрясением Дагестана, железнодорожные линии Архангельск – Карпогоры и Самарканд-Карши, была грандиозная стройка конца 70-х, когда сотни миитовцев возводили

олимпийские объекты в нашей столице.

Студенческим строительным отрядам под силу все, ведь на их стороне мощная квинтэссенция молодости, энергии, азарта. Миитовская сталь, закаленная десятилетиями труда и упорства, способна выдержать любую нагрузку.

Так продолжалось до 1989 года. Развал СССР повлек за собой и конец стройотрядовского движения.

Возрождение стройотрядов началось в середине 90-х. Митрополит Волоколамский и Юрьевский Питирим и заведующий кафедрой «Строительство железных дорог» Эрнст Серафимович Спиридонов

обратились к ректору с просьбой направить студенческий отряд на возрождение Иосифо-Волоцкого монастыря. И летом 1996 года отряд студентов-строителей под руководством Э. С. Спиридонова отправился на восстановление святой обители.

С той поры до настоящего времени ежегодно этот отряд безвозмездно трудится на одной из святынь Русской православной церкви. В 1999 году по инициативе МИИТа и его ректора Б.А. Лёвина, прошедшего в свое время школу стройотрядов, и при поддержке правительства Москвы был проведен слет ветеранов стройотрядовского движения, который собрал лидеров из всех бывших союзных республик.

На этом торжестве мэр Москвы отметил заслуги МИИТа и торжественно вручил командиру стройотряда университета символическую путевку на строительство объектов Третьего транспортного кольца. Московский слет дал мощный импульс возрождению патриотического движения студенческой молодежи.

В 2004 году миитовский стройотряд «Ямал-2004» выехал на строительство железнодорожной магистрали Обская – Бованенково. Наши ребята продемонстрировали отличную профессиональную выучку и стойкость.

Впрочем, так было всегда и везде. Понятно, что и олимпийская стройка в Сочи не обошлась без бойцов МИИТа – наши парни ударно трудились на транспортных объектах Сочи четыре года подряд. По результатам деятельности наших стройотрядов миитовский штаб МСО дважды признавался лучшим в России.

В 2016-м студенты МИИТа влились в армию строителей объекта, который откроет новую веху развития магистралей – транспортный переход через Керченский пролив. Их труд получил высокую оценку руководства мостоотряда. Достойная смена старой гвардии, на которую страна может положиться в любой ситуации!

Многие из тех, кто сегодня читает лекции студентам университета, руководит миитовскими кафедрами и институтами, когда-то прошли закалку в рядах студенческих строительных отрядов. По их собственному признанию, это было лучшее время в их жизни. Они были молоды, полны решимости проявить себя в настоящем деле. И благодарны судьбе за то, что она подарила им эту возможность.

В Тынде есть улица Миитовская, названная в честь нашего стройотряда, есть платформа Миитовская, название которой дали сами стройотрядовцы. Дело – за городом.

**Александр МЮЛЛЕР**

# Высокое искусство – учить

Принимая решение об открытии московского Инженерного училища, император Николай II отметил: «Уверен, что институт моего имени будет служить рассадником знающих и опытных инженеров на пользу дорогой родины». О том, оправдались ли ожидания царя, «ИТ» попросил рассказать первого проректора – проректора по учебной работе В.В. Виноградова.

– Валентин Васильевич, сколько всего специалистов подготовил наш вуз за 120 лет своего существования?

– Став вторым отечественным центром подготовки кадров для транспортной отрасли, МИИТ помог решить проблему обеспечения ее квалифицированными инженерами. С 1896 года наш университет выпустил около 360 тыс. специалистов с высшим и средним профессиональным образованием.

Сегодня МИИТ – многопрофильный вуз, в котором специальности и направления в основном открываются по инициативе транспортных предприятий в соответствии с их потребностями и экономическими интересами. В нем на практике реализуют задачи непрерывного обучения от подготовительного класса гимназии до дополнительного профессионального образования. В настоящее время в университете представлены 480 программ дополнительного профобразования, которыми ежегодно охвачены 60 тыс. человек, является одним из шести российских вузов, имеющих лицензию на программы МБА.

– В чем особенность подготовки кадров для транспортной отрасли?

– Гордость университета – действующая с 1978 года



система целевой подготовки. Она гарантирует воспроизводство персонала в соответствии с потребностями железных дорог, ротацию специалистов на всей огромной территории нашей страны, в том числе и на самых отдаленных предприятиях. Целевая подготовка в вузе по направлениям ОАО «РЖД» и других работодателей получает высокую оценку президента и правительства России, бизнес-структур и зарубежных партнеров.

Не так давно мы ввели и дистанционное образование. Правда, с большой осторожностью выбираем направления, по которым можно обучать студентов таким образом. Среди них – юридические и экономические специальности. А вот технарям важно самим пощупать механизмы, поработать в лабораториях, потренироваться в составлении графиков движения поездов. Поэтому вряд ли мы введем такую форму обучения на специальностях «Локомотивы», «Вагоны» и т.д.

– Что сегодня представляет собой преподавательский корпус МИИТа? И кого из нынешнего поколения педагогов вы можете выделить

как наиболее талантливых, новаторских, эффективных?

– В настоящее время на всех кафедрах в общей сложности трудятся 2285 преподавателей, из них 272 профессора, 371 доктор наук, 1255 кандидатов наук, 796 доцентов. Среди них много педагогов, что называется, с большой буквы. Отмечу лишь нескольких.

Кафедра «Путь и путевое хозяйство», которой руководит Е.С. Ашпиз, сильна не только в учебном, но и в научном плане. В ее составе есть не только учебные лаборатории, но и полигон для наглядной демонстрации железнодорожной техники. Это позволяет не только сохранять лучшие традиции классической подготовки специалистов, но и реализовывать новаторские программы.

Заведующая кафедрой «Инновационные технологии» В.Н. Тарасова – человек ищущий, прогрессивный. Она всегда предлагает какие-то новые формы обучения, например, недавно открыла музей для малышей, стараясь еще с детского сада привлечь их внимание к железнодорожному моделированию и прототипированию.

Могут также отметить кафедру «Электроэнергетика транспорта» и ее руководителя М.П. Бадера. Кстати, в прошлом учебном году ее признали лучшей в нашем университете. Многие годы успешно готовят профессиональные кадры сотрудники кафедры «Проектирование и строительство железных дорог» под руководством профессора Э.С. Спиридонова. Большую методическую работу проводит заведующая кафедрой «Математика» в ИЭФе Л.Ф. Кочнева. С ней интересно общаться как студентам в учебном процессе, так и преподавателям в обычной жизни.

Лидером директорского корпуса является президент ИТТСУ Д.Г. Евсеев, который в свое время, став самым молодым заведующим кафедрой «Технология транспортного машиностроения и ремонта подвижного состава», возлагал ее на протяжении 32 лет.

– Вы тоже окончили наш университет. Вспомните, с каких преподавателей брали пример, у кого почерпнули манеру ведения лекций?

– Мне повезло учиться у настоящих асов своего дела. Например, на занятия

к профессору А.А. Петровскому приходили с удовольствием все студенты нашего курса. Его лекции были интересны, доходчивы и понятны. Изумительно объяснял свой предмет и профессор Г.М. Шахуняц. Могу сказать, что он был строгим, но справедливым педагогом.

Когда я окончил университет и пришел ассистентом на кафедру «Путь и путевое хозяйство», то только через три года начал читать лекции студентам вечернего факультета. Причем сначала я подготовил конспект лекций, получил на него рецензию Г.М. Шахуняца, на одну из первых лекций ко мне пришел опытный доцент, прослушал всю лекцию, сделал замечания. А на заседании кафедры подробно разобрали ее и объяснили, что в методическом плане я сделал не так. Вот такой был контроль. Надеюсь, подобный порядок сохранился на кафедрах и сейчас.

Именно высокая требовательность к преподавательской работе позволяет нашему университету сохранять лидирующие позиции в отраслевом образовании.

Беседовала  
Наталья КУРСКАЯ

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ

**15,7** км – это длина всех коридоров МИИТа, что приблизительно равняется расстоянию между нашим университетом и МКАД.

**36** лет – таков возраст двух самых молодых профессоров, преподающих в МИИТе. Это декан факультета «Информатизация, экономика и управление» РОАТ А.А. Локтев и профессор кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» ЮИ Л.Ю. Грудцына.

**4,5** млн экземпляров составляет книжный фонд в библиотеках МИИТа.

**271** – столько в МИИТе аудиторий, в которых проходят лекции и практические занятия. Из них 103 оборудованы мультимедийной техникой, 36 компьютерных классов, 104 лекционные аудитории.

**12** лет – таков был возраст самого юного студента, который поступил на первый курс МИИТа. В 2010 году Игорь Гнатенко на общих основаниях был зачислен на специальность «Прикладная математика и информатика».

**46** часов понадобится для того, чтобы обойти все аудитории МИИТа.

За годы учебы средне-статистический студент проходит по территории университета и между аудиториями путь, равный расстоянию от Москвы до Калининграда.

**12** кг – таков общий вес конспектов, написанных за четыре года учебы отличницей ИЭФ.

**93** года исполнилось одному из старейших преподавателей МИИТа – профессору кафедры «Электропоезда и локомотивы» Александру Севостьяновичу Курбасову.

**3000** человек студентов одновременно училось в конце 70-х на факультете «Автоматика и вычислительная техника».

**62** года 10 месяцев проработал в МИИТе доцент кафедры «Электропоезда и локомотивы» Евгений Тихонович Чернов.

**270** человек вмещает самая большая аудитория университета – это актовое зал ИЭФ.

# Всегда оставаться в тонусе

О стратегии образовательных прорывов рассказывает директор Института экономики и финансов МИИТа Валерий Павлович Чуприков.

Часто спрашивают, почему именно в ИЭФ рождаются все новые и новые образовательные технологии? На мой взгляд, так было заведено изначально, с момента образования нашего института. И мы на генном уровне восприняли чувствительность и интерес к прогрессу в образовательной сфере. Но по большому счету сегодня нельзя по-другому, слишком велика конкуренция.

Не без гордости вспоминаю о том, что мы первые в МИИТе, несмотря на стесненные финансовые обстоятельства, оснастили наши учебные аудитории плазмами и для более эффективного восприятия студентами учебного материала разработали специальные обучающие контентные. Поначалу это воспринималось как некий модный шарм, но уже скоро стало неотъемлемой частью учебного процесса.

Или, например, вебинары. Сегодня они – привычная форма обще-

ния преподавателей и студентов во многих вузах. Полный контакт, возможность контролировать освоение учебного материала. По сути – та же аудитория, только виртуальная. А ведь в МИИТе в этом направлении пионерами тоже были мы.

Но останавливаться – значит отстать. И мы пошли дальше: внедрили консалтинговые технологии международного уровня, прошли сертификацию ассоциации профессиональных бухгалтеров (АССА). Диплом об обучении по этой программе дает право работать в любой стране мира на ведущих должностях в экономическом секторе. Этого сегодня нет ни в одном даже самом раскрученном вузе Москвы. А у нас есть! Больше того, наш институт стал аттестационным центром этой программы и из 14 экзаменов по ней мы уполномочены принимать девять.

В недалеком прошлом мы создали «авторские классы», где по специальным программам готовили специалистов для работы в конкретных компаниях и на конкретных направлениях. Сейчас им на смену

приходят магистерские группы, «заточенные» на определенные разделы экономики. И если серьезные компании будут заинтересованы в таких специалистах, а они по определению должны быть заинтересованы, то там найдут средства оплачивать обучение «своих» магистров.

Так, по заказу ОАО «РЖД» мы подготовили четыре группы и продолжаем учить по этой программе еще три группы.

Помимо чисто образовательных программ, мы параллельно стремимся развивать креативное мышление, коммуникативные навыки у самих преподавателей. Изначально нацеливаем нашу преподавательскую молодежь на поиск оптимальных решений в самых неоднозначных ситуациях и просто спланируем свой молодой педагогический корпус.

Эффективным инструментом для решения этой задачи стал созданный в институте ИЭФ-клуб, объединивший преподавательскую молодежь. Люди, прежде замкнутые рамками одной кафедры, с помощью клуба расширили свой круг

общения, обрели новых друзей, активно перенимают друг у друга прогрессивные формы преподавания.

На одной из последних конференций члены клуба после мозгового штурма обозначили семь проблем института, которые требуют решения. Чтобы их выработать, в ИЭФ будет создан специальный проектный офис.

С каким бы величайшим почтением мы не относились к заслуженным маститым педагогам, нельзя не понимать, что без молодой энергетики, постоянного кадрового обновления сохранить статус новаторского вуза невозможно. Омоложение преподавательского корпуса – одна из наших стратегических задач. И, полагаю, мы ее решаем, как и многие другие, вполне успешно – ИЭФ, если брать в расчет средний возраст профессорско-преподавательского состава, самый молодой институт МИИТа. И это помогает нам сохранять оптимизм, всегда оставаться в тонусе и уверенно смотреть в завтрашний день.

Записал  
Владислав ЯНЕЛИС

# Хроника событий

**Юбилейная дата обязывает нас еще раз оглянуться на пройденный путь, дать оценку трудам наших предшественников и современников, вспомнить наши победы и прорывы, понять настоящее и заглянуть в будущее. В данной хронике мы попытаемся выделить знаковые события 120-летней истории вуза, ставшего флагманом транспортного образования и науки России.**

**В** мае 1891 г. в стране, раскинувшейся на одной шестой части мирового пространства, началось строительство Транссибирской железнодорожной магистрали от Челябинска до Владивостока. Расширилось железнодорожное строительство и в московском регионе. В условиях острого дефицита специалистов для ведения проектных и строительных работ **23 мая 1896 г.** был подписан в соответствии с «высочайше утвержденным Положением» Закон об учреждении Московского инженерного училища ведомства путей сообщения (МИУ). На следующий день, 24 мая, Николай II взял училище под свою опеку и повелел называть его Императорским (ИМИУ).

**15 июля 1896 г.** высочайшим приказом инспектор Петербургского института путей сообщения, видный ученый в области строительной механики, математики и гидравлики профессор Филипп Емельянович Максименко официально назначен на должность директора ИМИУ.

Первые два года (до 15 сентября 1898 г.) училище арендовало дом В.А. Морозовой на улице Тверской, д. 14 (где прежде располагался известный светский салон княгини Волконской, в последующем Елисеевский магазин, сохранившийся до сих пор). Плата за аренду составляла 17 тыс. рублей в год (чуть более десяти годовых жалований ординарного профессора училища).

Популярность нового училища и престижность инженерных транспортных специальностей была очень высокой: на 50 вакансий было подано 250 прошений о приеме. Зачислялись в основном дети дворян и военнотрудовых со знанием основ естествознания.

**14 (26) сентября 1896 г.**, в субботу, на улице Тверской, д. 14, состоялось торжественное открытие ИМИУ, на котором присутствовали товарищ (заместитель) министра путей сообщения генерал-лейтенант Н.П. Петров (министр князь М.И. Хилков был с инспекцией на Транссибе), и.о. московского генерал-губернатора А.Г. Булыгин, другие важные лица, преподавательский состав училища, студенты. Выступивший с речью Н.П. Петров, призвал к поддержке творческого, дискуссионного характера преподавания и высказал надежду, что будущие специалисты будут



Тверская, 14. Здесь начиналось ИМИУ

«изощренными в самостоятельном исследовании и разрешении инженерных вопросов».

**14 июня 1897 г.** состоялась закладка собственного здания ИМИУ на Бахметьевской улице. На церемонии присутствовали приехавший из Петербурга управляющий учебным отделом МПС Е.С. Волков, члены строительной комиссии во главе с И.Ф. Рербергом, директор училища Ф.Е. Максименко, автор проекта профессор И.С. Китнер. Под закладную металлическую доску согласно обычаю были положены золотые и серебряные монеты.

К **20 сентября 1898 г.** ИМИУ было переведено из помещения на Тверской в собственное здание на Бахметьевской улице (ныне улица В.Н. Образцова). На постройку здания было «употреблено до 7,5 млн кирпичей, более 25 тыс. пудов железа всякого и до 2 тыс. чугунных отливок». Центральную часть второго этажа занимала большая и высокая актовая зала, украшенная портретом Государя Императора. К зале примыкал училищный храм, который был освящен во имя святого Николая Чудотворца. Во всем здании было устроено электроосвещение, водопровод и канализация, во дворе имелась собственная электростанция.

**24 января 1899 г.** состоялось торжественное открытие нового здания

ИМИУ. В Москву экстренным поездом прибыли министр путей сообщения князь М.И. Хилков, товарищ министра Н.П. Петров с чинами ведомства и гостями из Петербурга.

**2 июня 1899 г.** торжественно отметили первый выпуск студентов, прошедших трехгодичный теоретический курс. Из Петербурга вновь прибыл генерал-лейтенант Н.П. Петров, назначенный председателем «испытательной комиссии». Первых выпускников было 24 человека.

**23 октября 1905 г.** занятия в училище были прерваны в связи с участием 370 студентов ИМИУ во Всероссийской октябрьской забастовке. Директором ИМИУ вместо Ф.Е. Максименко, проявившем излишнюю мягкость, был назначен А.А. Эйхенвальд, по образованию инженер путей сообщения, ученый физик. Но революционные выступления продолжались и с 16 января по 16 апреля 1906 г., решением совета училище для занятий было закрыто второй раз. Эти события испортили репутацию училища в глазах высших царских чиновников, которые стали тормозить перевод ИМИУ в ранг института.

В сентябре 1908 г. новым директором ИМИУ был назначен Н.Д. Тяпкин, который начал добиваться решения вопроса о преобразовании училища в институт, что и произошло **27 декабря 1913 г.** Учебное заведение стало готовить инженеров



Император Николай II

путей сообщения «с правом на производство строительных работ и составление проектов всяких зданий и сооружений» по пятилетней программе.

**В марте 1916 г.**, в условиях военного времени в МИИПС состоялся ускоренный выпуск инженеров без выпускных экзаменов (только с защитой дипломных проектов). В ближайшие годы планировалось увеличить число студентов МИИПС вчетверо. Но февральские революционные события 1917 г., отречение Николая II Октябрьские революционные события 1917 г., приход к власти большевиков коренным образом изменили ситуацию в стране. Многие профессора, преподаватели эмигрировали или были аресто-

ваны, высланы, вводился классовый принцип отношения к преподавателям и приема студентов в вузы. **3 июня 1918 г.** МИИПС был передан из ведения Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) в ведение Народного комиссариата просвещения.

**15 сентября 1919 г.** в стенах МИИПС открылось новое подразделение – рабочий факультет (рабфак). За время своего существования с 1919 по 1930 гг. рабфак выпустил 1343 человека, из которых 860 (64%) поступили в МИИТ.

**19 апреля 1920 г.** были организованы Высшие технические курсы (ВТК) при Народном комиссариате путей сообщения (НКПС). В состав ВТК входило 4 факультета: строительный,

эксплуатационный, тяговый и электротехнический. **19 ноября 1924 г.** ВТК были объединены с МИИПСом в Московский институт инженеров транспорта (МИИТ). 20 августа 1926 г. МИИТу было присвоено имя Ф.Э. Дзержинского.

В ноябре 1925 г. при МИИТе образован НИИ, утверждено правление в составе председателя – заслуженного профессора Ф.Е. Максименко, заместителя председателя – профессора В.П. Зылева и ученого секретаря – Е.А. Гибшмана. При НИИ была открыта аспирантура.

В 1928 г. институт передан в ведение НКПС СССР, что положительно сказалось на его деятельности. В 1929 г. институт имел шесть факультетов.

**1 апреля 1930 г.** на базе Водных факультетов МИИТа и ЛИИЖТа создается Ленинградский институт инженеров водного транспорта.

**13 декабря 1930 г.** на базе автодорожного факультета МИИТа и Высшей автомобильной школы создается Московский автомобильно-дорожный институт (МАДИ).

**30 июня 1931 г.** на базе механического и эксплуатационного факультетов МИИТа были созданы Московский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта (МЭМИИТ) им. Ф.Э. Дзержинского и Московский эксплуатационный институт инженеров железнодорожного транспорта (МЭИИТ) им. И.В. Сталина. Из МЭИИТа выделен Московский институт инженеров нового железнодорожного строительства имени А.А. Андреева (МИИНСЖ).

Такое разделение не соответствовало интересам транспорта, и 15 июня 1933 г. МЭИИТ, МИИНСЖ, а также Транспортно-экономический институт НКПС объединены в Московский институт инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ) имени И.В. Сталина.

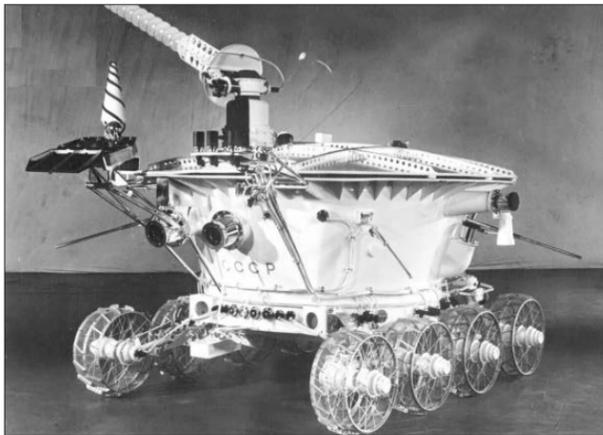
В 1936 г. 98 студентов факультета «Метро» получили благодарность от ВЦИК и СНК РСФСР за ударную работу на строительстве первой очереди Московского метрополитена.

В 1940 г. на кафедре «Строительная механика» была установлена первая вычислительная машина «Сетунь». Под руководством профессора А.Ф. Смирнова были разработаны вычислительные методы расчета строительных конструкций.

В годы войны коллективы МЭМИИТа и МИИТа приняли активное участие в борьбе с врагом. В ряды 6-й дивизии народного ополчения, сформированной летом 1941 г. на базе МИИТа, добровольно вступили более 300 студентов, преподавателей и сотрудников института. Дивизия участво-



Н.П. Петров



вала в тяжелейших боях под Ельней и получила звание Краснознаменной. 60 студентов МИИТа воевали в составе сводного лыжного батальона, действовавшего на Калининском фронте. Более 600 миитовцев приняли участие в строительстве оборонительных рубежей на подступах к Москве.

**17 и 20 октября 1941 г.** два эшелона с миитовцами отправились из Москвы в эвакуацию в г. Новосибирск. В первом эшелоне разместились преподаватели и их семьи, во втором – студенты и учебное оборудование. МЭМИИТ был эвакуирован в г. Томск, базой которого стал Томский электромеханический институт инженеров транспорта (ТЭМИИТ). Несмотря на все трудности, в МИИТе в 1941/42 учебном году обучалось 1174 студента, а в МЭМИИТе – 738 студентов.

Ученые институтов вели научные исследования и внедрили более 300 разработок, значительная часть которых выполнялась по заказу Наркомата обороны. Так, академик В.Н. Образцов занимался проблемами транспортного обеспечения фронта и тыла и участвовал в работе Комиссии АН СССР по мобилизации ресурсов Урала для нужд фронта. Ему в годы войны дважды присуждали Государственную премию. Государственных премий также были удостоены член-корреспондент АН СССР Б.Н. Веденисов и профессор В.А. Соколов. Под руководством заведующего кафедрой «Мосты» профессора Г.К. Евграфова велась большая работа по восстановлению разрушенных мостов. Коллектив ученых во главе с академиком С.П. Сыромятниковым создал новый паровоз «1-5-0» и провел модернизацию паровозов серий «Э» и «О».

В 1942 г. оба института вернулись в Москву, где в условиях морозной зимы в единственном отопли-

ваемом 2-м корпусе проходили занятия студентов МЭМИИТа, МИИТа и эвакуированного из Ленинграда ЛИИЖТа. В 1943/44 учебном году был восстановлен экономический факультет, а в 1944/45 учебном году создан факультет «Мосты и тоннели».

За успешную подготовку высококвалифицированных инженерных кадров в условиях военного времени МЭМИИТ в 1945 г. был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а МИИТ в 1946 г. – орденом Ленина.

**1 июля 1954 г.** МЭМИИТ вошел в состав МИИТа на правах механического факультета и факультета электрификации. Объединенный МИИТ вступил в новый 1954/55 учебный год как одно из крупнейших высших технических учебных заведений страны.

В 1955 г. МИИТ возглавил профессор Ф.П. Кочнев, который руководил институтом 25 лет. В 1957 г. в МИИТе



был восстановлен факультет «Промышленное и гражданское строительство». 29 августа 1958 г. МТЭИ вошел в состав МИИТа в качестве инженерно-экономического факультета. В 1960 г. был открыт новый факультет – «Автоматика и вычислительная техника» (АВТ), который поставил своего рода рекорд по числу студентов – около 3000. А общее число студентов института толь-



ко дневного отделения составляло в ту пору около 12 000. В МИИТе были открыты новые кафедры, лаборатории, вычислительный центр с современным оборудованием, построены новые учебные корпуса, общежития №№ 2, 4-7 для студентов, Дворец спорта, пансионаты в Алуште и Евпатории, бинститутских жилых домов и многое другое.

В 1963 г. МИИТ был награжден медалью «За освоение целинных земель». В 1972 г. первый отряд численностью 500 человек выехал на строительство БАМа. Численность студенческого отряда МИИТа, работавшего на важнейших стройках страны, в 1983 г. составила 2886 человек. В 1997 г. МИИТ выступил инициатором возрождения студенческих отрядов в России.

Общепризнаны спортивные достижения миитовцев, назовем лишь чемпионов и призеров Олимпийских игр: Татьяна Рощина, Ирина Пресс, Николай Панкин, Татьяна Сарычева, Владимир Буре, Вячеслав Лемешев, Анна Малухина, Алексей Глушков, Олеся Владыкина, Камилла Гафурзянова, Алексей Черемисинов, Ольга Кочнева. И сегодня спортивный потенциал МИИТа остается высоким.

Значительный вклад в развитие МИИТа внесли ректоры – профессор И.В. Белов (1980–1985) и профессор В.Г. Иноземцев (1985–1997).

**15 июня 1993 г.** МИИТ получил статус университета и стал называться Московский государственный университет путей сообщения (МИИТ).

С 1997 г. по настоящее время МИИТом руководит доктор технических наук, профессор Борис Алексеевич Лёвин. При нем Московский государственный университет путей сообщения стал крупнейшим научно-образовательным комплексом России, общероссийским лидером в области подготовки и переподготовки специалистов и научных кадров для транспорта и транспортного строительства.

**26 апреля 2001 г.** Патриарх Московский и всея Руси Алексей II освятил домовую церковь МИИТа, воссоздан-



ную в ходе реконструкции 1-го корпуса.

**8 июня 2011 г.** МИИТ принимал у себя премьер-министра РФ В.В. Путина, были встречи с преподавателями, студентами, членами Президиума Союза транспортников России, обсуждались актуальные вопросы развития транспортного образования и науки.

В 2016 г. МИИТу было возвращено имя Императора Николая II.

**1 сентября 2016 г.** глава правительства РФ Д.А. Медведев побывал в МИИТе и ознакомился с учебным процессом в МКЖТ. Глава правитель-

ства пообщался со студентами 1-го курса колледжа, пожелал им хорошего настроения и качественных знаний. В ходе визита состоялась обстоятельная беседа Д.А. Медведева, министра транспорта РФ М.Ю. Соколова и министра образования и науки РФ О.Ю. Васильевой с ректором МИИТа Б.А. Лёвиным, на которой обсуждалось будущее транспортного образования.

МИИТ в свои 120 лет сохраняет и приумножает славные традиции, заложенные предшествующими поколениями. Из стен университета вышло более 360 000 высококвалифи-

цированных специалистов с высшим образованием. Подтверждением высокого статуса МИИТа как головного транспортного вуза страны стало принятое коллегией Министерства транспорта РФ в феврале 2016 г. решение о создании на базе МИИТа Российского университета транспорта. Миитовцы не пожалеют своих знаний, сил, энергии для успешного решения грандиозных задач, стоящих перед альма-матер.

**Григорий КРАЙНОВ, доктор исторических наук, профессор кафедры «Политология, история и социальные технологии»**



## На главном направлении

**С момента своего создания ИМИУ (МИИТ) стал центром вузовской науки, формирования крупных научных школ. Ученые вуза всегда работали в сфере научного сопровождения транспорта в режиме опережения. При этом университет оставался центром воспроизводства научных кадров не только для внутренней структуры, но и эффективно пополнял ими другие вузы, научные организации и предприятия транспорта.**

Все 120 лет своей истории МИИТ гордился многими и многими своими учеными, их научной дерзновенностью, качеством оборудования в учебных аудиториях и лабораториях. Вспомним несколько имен, без которых отечественная, да и мировая транспортная и строительная науки не

выглядели бы сегодня столь впечатляющими.

Это, конечно, Ф.П. Максименко – первый директор ИМИУ, выдающийся специалист в области гидравлики; известный физик и химик И.А. Каблуков; физик-экспериментатор П.Н. Лебедев, первый подтвердивший на опыте вывод Максвелла о наличии светового давления; специалист в области мостостроения и электросварки Е.О. Патон; В.Н. Образцов – выдающийся ученый широкого профиля в области проектирования железнодорожных станций и узлов.

Огромный вклад в развитие мостостроения Л.Д. Проскурякова – именно он предложил новый способ расчета ферм и разработал проекты многих железнодорожных мостов России. За железнодорожный мост в Красноярске через реку Енисей с максималь-

ными пролетами для разрезных ферм в 144,5 м (рекордный в мировой практике для того времени) Л.Д. Проскуряков получил большую золотую медаль на выставке в Париже в 1900 году.

Нельзя не отметить, что миитовская наука активно работала и в годы Великой Отечественной войны – более 300 разработок ученых университета были внедрены в интересах обороноспособности страны.

Результаты исследовательской деятельности университета воплотились даже в космосе – при участии наших ученых по поверхности спутника земли прошел легендарный «Луноход».

Среди последних важных работ ученых МИИТа, выполненных в начале этого века, – внедрение на сети железных дорог России анкерных железобетонных шпал ШС-АПС с пружинным анкерным

рельсовым скреплением АРС-4, предназначенными для использования на бесстыковом пути грузонапряженных линий магистральных железных дорог. После многолетних эксплуатационных испытаний скрепления АРС в 2001 году началось его промышленное внедрение на железных дорогах России, где уложено уже более 3000 км пути.

Работают ученые университета и на перспективу. Наши предложения стали важной составной частью «Транспортной стратегии России до 2030 года», «Стратегии развития железнодорожного транспорта на период до 2030 года», которые эффективно используются при реализации приоритетных государственных проектов в транспортной сфере.

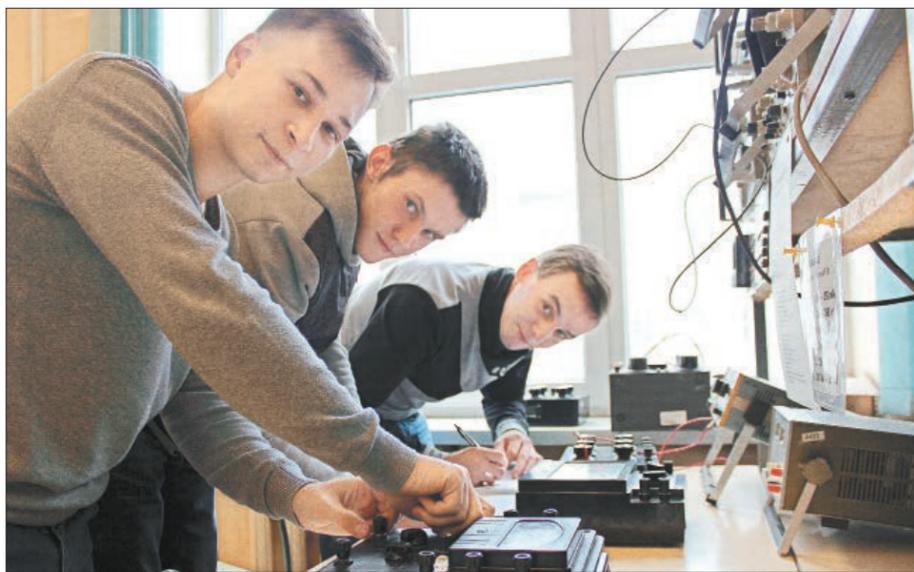
Сегодняшняя научная когорта МИИТа достойно продолжает традиции своих талантливых пред-

шественников. В университете работает 24 научные школы, имеющие общероссийское и международное признание, коллективы десятков кафедр находятся в постоянном научном поиске. Причем даже в самых серьезных научных разработках активное участие принимают студенты МИИТа. При этом заведующими и профессорами профильных кафедр, постоянными лекторами являются ведущие ученые в области транспорта, представители администрации президента РФ, члены правительства России, руководители ОАО «РЖД», Московского метрополитена и других крупных транспортных предприятий. А это гарантия того, что научные поиски идут в самых важных, самых актуальных направлениях.

**Алексей ДАВЫДОВ,**  
проректор по научной работе и инновациям

## Формула научного поиска

**МИИТ и наука – понятия неразделимые. Наши ученые уже 120 лет сражаются на научной передовой, и их прорывы позволяют российской транспортной отрасли не только соответствовать мировым критериям, но в чем-то и превосходить их. Всех страниц нашей газеты не хватит, чтобы просто назвать все научные разработки ученых МИИТа. Впрочем, специалистам они известны и без этого. И мы решили обратиться к директорам наших институтов с просьбой выделить самые актуальные на сегодняшний день научные исследования, «козыри», которые могли бы сделать честь любому вузу.**



■ Как рассказал корреспонденту «ИТ» директор ИУИТ С.П. Вакуленко, 2016 год в холдинге «РЖД» объявлен Годом пассажира. Основной вектор работы железнодорожников – повышение клиентоориентированности системы сервисного обслуживания и повышение эффективности работы пассажирского комплекса в целом.

Ученые ИУИТа проводят исследования, связанные с оценкой уровня удовлетворенности пассажиров качеством услуг, разрабатывают стандарты качества, регламентирующие требования к качеству пассажирских перевозок в городском, пригородном, дальнем и высокоскоростном сообщении, а также к услугам, оказываемым на территории вокзалов, комплексов и остановочных пунктов.

Институт принимал непосредственное участие в создании Концепции развития мультимодальных пассажирских перевозок, в том числе во внедрении интермодальных перевозок в сообщении с Крымом по единому проездному документу. Ученые института

был полностью переработан типовой технологический процесс работы железнодорожного вокзального комплекса с учетом новой структуры холдинга «РЖД».

Несколько проектов было реализовано по заказу департамента транспорта города Москвы. ИУИТ занимался формированием требований к транспортно-пересадочным узлам (ТПУ). Нашими учеными были предложены диаметрально-радиально-кольцевые схемы движения на МЖД, а также технология взаимодействия МЦК с другими видами городского и пригородного транспорта.

Особое внимание институт уделяет научным исследованиям с иностранными партнерами, совместно с национальной компанией «Французские железные дороги» (SNCF) ИУИТ активно ведет работу по изучению индукционно-пресовой сварки, а вместе с ИПСС и филиалом английской компании Raven Russia Property Advisors LTD осуществляет разработку использования современного материала, пропитанного бетоном, на объектах транспорта России.

На кафедрах и в научно-исследовательских лабораториях института ведут-

ся исследования, которые в будущем позволят российским железным дорогам качественно улучшить свою работу, обеспечить ввод высокоскоростного сообщения в Москву, интенсифицировать сквозное высокоскоростное движение Санкт-Петербург – Казань, перераспределить объемы работ грузовых станций, решить проблемы автосцепки двухэтажных вагонов и многие другие.

■ Директор ИПСС Таисия Васильевна Шепитько рассказала, что научно-исследовательская лаборатория испытания дорожных покрытий, грунтов и насыпок недавно преобразована в инженеринговый центр, который проводит испытания материалов, используемых при строительстве, а также различных грунтов, в том числе и вечномерзлых. Оборудование лаборатории позволяет работать в диапазоне от +40 до -50 градусов Цельсия.

Специалисты института выступают как технические эксперты на запланированном Северном широтном ходу железнодорожной линии от Салехарда до Надыма и далее до Коротчаево. Именно при реализации этого строительства и необходим инженерин-

говый центр, высококвалифицированные специалисты которого прошли профессиональную подготовку с привлечением представителей компаний – поставщиков оборудования. Само же оборудование выиграно как грант и является уникальным для России, да и в мире такие лаборатории можно пересчитать по пальцам.

Кроме того, в этом году институт начал активно сотрудничать с Московским метрополитеном, что в конечном результате привело к подписанию соглашения об открытии опытного полигона по тестированию и эксплуатационным испытаниям элементов пути. Такой полигон под патронажем МИИТа действует на Сокольнической линии, там уже укладываются те материалы и конструкции, которые после соответствующих испытаний будут внедряться в метрополитене.

Уникальная мерзлотная лаборатория, созданная в ИПСС по инициативе и при поддержке компании АО «Ямалтрансстрой», ведет работы по мониторингу и исследованию грунтов земельного полотна железной дороги Обская – Бованенково, построенной за

полярным кругом. Результаты будут использоваться и при строительстве Северного широтного хода, о котором мечтают все транспортники страны. Институт выполнил исследования по расчетам земляного полотна, защитным слоям и динамическому влиянию подвижного состава на мосты ВСМ-2. Даны предложения по организации путевого хозяйства на этой уникальной линии.

В планах института на ближайшее будущее – создание открытого университета для дистанционного обучения специалистов строителей и транспортников Ямало-Ненецкого АО, а также коренного населения округа. Уже сейчас интерес к данному проекту проявляют руководители и другие северных регионов.

■ Одной из самых перспективных разработок МИИТа занимаются ученые практически всех кафедр ИТТСУ во главе с президентом института Д.Г. Евсеевым. Совместно с НИТУ «МИСиС» выполняется поистине революционная работа по повышению прочности боковых рам вагонов. Эта деталь, произведенная из низкоуглеродистой низколегированной стали, одна из самых дорогостоящих и уязвимых в конструкции.

Предварительные исследования были проведены на образцах различных мелких деталей, которые показали, что путем термической обработки возможно повысить прочность практически любых элементов вагона. Но боковая рама – деталь сложная и крупная, и до миитовских ученых никто за ее ребрендинг не брался. Для закалки рамы на базе завода в Новомосковске была создана специальная установка, которая впоследствии прошла неоднократную модернизацию.

После целой серии предварительных расчетов и опытов была выведена

формула режима закалки, позволившей получить структуру и те напряжения, под воздействием которых рама приобретает дополнительные прочностные характеристики. На сегодняшний день уже произведена закалка партии боковых рам, которые сейчас проходят испытания в Тверском институте вагоностроения.

По словам Д.Г. Евсеева, испытания еще не завершены, но образцы, которые уже испытали, демонстрируют существенное повышение прочности.

К этой работе уже проявил интерес руководитель АО «Первая Грузовая Компания» и АО «Федеральная грузовая компания».

Кроме самой термической обработки и закалки боковых рам, учеными ИТТСУ ведутся работы, связанные с акустико-эмиссионной диагностикой, которая позволяет эффективно проверять результаты закалки, дистанционно отслеживать результаты испытаний и заранее прогнозировать разрушения детали.

Специалисты ИТТСУ убеждены, что такой способ термической обработки продлит срок эксплуатации боковой рамы в несколько раз. По статистике, сегодня более 4000 боковых рам выходят из строя ежегодно. Продление их службы значительно сократит расходы компаний – владельцев грузовых вагонов. Если говорить языком цифр, то закалка одной рамы обходится в 50 000 рублей, а новая стоит от 100 000, то есть при закалке 4000 рам в год, экономия составит 200 000 000 рублей.

К сожалению, газетный формат не позволяет нам рассказать обо всех научных исследованиях, ведущихся в стенах нашего университета. Но будьте уверены, «ИТ» держит руку на пульсе, и в последующих номерах мы постараемся восполнить оставшиеся пробелы.

**Алексей ПЕТРОВ**

# Друга ты никогда не забудешь!



**С большим миитовским юбилеем совпала и еще одна знаковая для университета дата – именно в сентябре исполняется ровно 70 лет обучения иностранцев в МИИТе.**

В 1946 году первые иностранные студенты открыли для себя МИИТ. Это были ребята из Китая, Вьетнама, Испании, Болгарии и других стран. С тех пор в нашем вузе подготовлено более 4600 специалистов с высшим образованием из 96 стран мира. 460 из них защитили в нашем вузе кандидатские и докторские диссертации!

В МИИТе и его филиалах на всех формах обучения сейчас – более 1200 иностранных студентов из 35 стран дальнего и ближнего зарубежья, – рассказывает проректор по международным связям Владимир Николаевич Глазков. – Если говорить о дальнем зарубежье, то самый большой студенческий десант (41 человек) прибыл в МИИТ из Индонезии. Много студентов из Монголии, КНР, Гвинеи, Мьянмы, Финляндии. Есть даже девушка из Эквадора и зовут ее Карла Татьяна Гайбор.

Из соседних с нами стран больше всего студентов (203 человека) с Украины, 154 – из Узбекистана, 140 – из Белоруссии. Есть ребята из Туркмении, Казахстана, Молдавии... всего из 16 стран. Кстати, среди учащихся-иностранцев 237 человек получают в МИИТе и его филиалах среднее профессиональное образование.



Нгуен Чонг Там

В новом проекте обучения по совместным образовательным программам двойных дипломов (на кафедре «Лингвистика» ИЭФ) участвуют 12 китайских студентов Даляньского университета информатики. Закончив обучение, они получают сразу два диплома – своего университета и МИИТа. Совместные образовательные программы (программы двойных дипломов) в области менеджмента и международной логистики разработаны в РНИ, по программам двойных дипломов учатся сегодня студенты в большинстве институтов МИИТа.

Кстати, наши выпускники-иностранцы у себя на родине весьма востребованы и многие из них занимают высокие посты. Выпускник 60-х годов Фу Чжихуань с 1998 по 2003 год занимал должность министра железных дорог Китая. Интересно, что в 2001 году Ученый совет университета присвоил ему звание «Почет-

Студенты из Индонезии

ный доктор наук МИИТа». Вьетнамский выпускник Бать Вонг Ха стал уважаемым профессором Хошиминского городского университета транспорта. Докторскую диссертацию он защищал в МИИТе. Заместителем министра транспорта Азербайджана стал наш выпускник Ариф Аскеров. И таких примеров множество!

Наши сегодняшние иностранцы – яркие, активные, талантливые ребята! Многих в университете знают, как говорится, в лицо. И они не только хорошо учатся, но и прекрасно вписались в кипучую студенческую жизнь университета. Самобытный танцевальный ансамбль, хорошо известный столичным студентам и с успехом выступающий не только у нас, но и в ДК РУДН, создали индонезийцы. Македонец Живко Янев – будущий инженер-железнодорожник – покориł сокурсников своим артистическим мастерством. Завзятые театралы пророчат Живко большое театральное будущее. А аспирант из Вьетнама Нгуен Чонг Там участвовал во Всероссийской олимпиаде студентов по сопратату и занял первое место! Такие вот у нас замечательные иностранцы!

Конечно же, то, что в МИИТе учатся студенты-иностранцы, очень важно и для наших ребят. Общение расширяет кругозор, помогает взглянуть на многие вещи по-новому, завязать крепкую, порой на всю жизнь дружбу.

**Виктор ВОДОЛАЗСКИЙ**

# Один за всех и все – за одного

**Бывшие студенты МИИТа живут и работают в 57 странах мира**

Гости, побывавшие недавно на Дне знаний в МИИТе, просто не узнали главную университетскую площадь и сквер. Строгая планировка, изумрудный «английский» газон, цветная брусчатка буквально преобразили университетский фасад. И всю эту красоту МИИТу помогла навести «Первая грузовая компания», руководят которой наши выпускники Александр Стальевич Волошин (председатель совета директоров), заместители гендиректора Валерий Анатольевич Веремеев, Андрей Васильевич Рыженков. Все они активные члены Ассоциации выпускников МИИТа. Отдельное спасибо за помощь гендиректору компании Олегу Юрьевичу Букину! Участвовал в наведении этой красоты и «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте», возглавляемый нашим выпускником Игорем Наумовичем Розенбергом.

Кстати, и реставрацию Зала торжеств в первом корпусе ведет компания «Трансстроймеханизация», которой руководит выпускник университета 1986 года Борис Владимирович Сакун.

Своей сплоченностью, преданностью альма-матер миитовские выпускники не уступают знаменитым университетским братствам Оксфорда, Гарварда, Принстона... И еще наши мало говорят, а просто делают! Так известнейший бизнесмен, владелец группы компаний «Ренова» Виктор Феликсович Вексельберг (тоже наш выпускник) оборудовал на свои средства два компьютерных класса на кафедре АСУ. Руководители «Ямалтрансстрой» Владимир Григорьевич и Игорь Владимирович Нак помогли создавать МИИТу знаменитую мерзлотную лабораторию...

– Сейчас в нашем информационном поле, – рассказывает генеральный директор Ассоциации выпускников МИИТа Андрей Геннадьевич Зайцев, – около 4 тыс. выпускников. Непосредственно в картотеке ассоциации 1 тыс. человек. Это те, кто подал заявление о вступлении, уплатил членские взносы. Они имеют специальное удостоверение и нагрудный знак...

Идею создать ассоциацию десять лет назад подсказал ректор – Борис Алексеевич Левин. Он и стал ее президентом. Связь со своими бывшими

студентами поддерживают многие университеты. Но одно дело просто поддерживать связь, и совсем другое – объединить существующий потенциал МИИТа и его выпускников. Это подразумевает постоянное человеческое, творческое и деловое общение, взаимопомощь во всех формах и многое другое.

Основные направления, по которым работает ассоциация, это научно-техническая сфера, реализация всевозможных бизнес-проектов, создание кадрового резерва, социально-культурное развитие.

Стало нормой сотрудничество в реализации и продвижении всевозможных коммерческих проектов и программ, установление деловых связей между членами ассоциации и представителями бизнеса, органами власти, общественными объединениями. И это дает хорошие результаты, считает А.Г. Зайцев. Ведь среди миитовских выпускников такие известные люди, как совладелец «Яндекса» Леонид Борисович Богуславский, президент инвестиционной компании «Спаские ворота» Борис Григорьевич Хаит, владелец холдинга «Русский стандарт» Рустам Васильевич Тарико, заместитель министра труда и социального обеспечения Любовь Юрьевна Ельцова, и многие другие. Кстати, ставший недавно руководителем Федеральной таможенной службы России Владимир Иванович Булавин тоже наш выпускник.

Часто слышу вопрос: кто самый знаменитый выпускник нашего вуза? Их много. Не все знают, что наш институт в 1932 году окончил известный партийный и государственный деятель Пантелеймон Кондратьевич Пономаренко, в годы войны возглавлявший центральный штаб партизанского движения. У нас училась и Ольга Александровна Андрианова – тренер женской команды страны по керлингу.

Бывшие миитовцы живут и работают в 57 странах мира! Их можно встретить в Алжире, Аргентине, Австралии, Бельгии, Боливии, Болгарии, Канаде и далее по алфавиту. Больше всего наших в США – 606 человек, 271 – в Израиле, 106 – в Канаде, 45 – на Украине, 22 – в Казахстане и т. д. Численность ассоциации растет с каждым днем. Она реально работает. Впереди у ассоциации большие планы.

**Виктор АНТОНОВ**

**ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ «МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II» (МГУПС (МИИТ)) ОБЪЯВЛЯЕТ КОНКУРС НА ЗАМЕЩЕНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К ПРОФЕССОРСКО-ПРЕПОДАВАТЕЛЬСКОМУ СОСТАВУ**

Наименование кафедры	Должность	Доля ставки	Место работы
«Железнодорожная автоматика, телемеханика и связь»	профессор	1,0	Москва
«Эксплуатация железных дорог»	старший преподаватель	1,0	Москва
«Техносферная безопасность»	профессор профессор доцент	0,3 0,25 1,0	Москва Москва Москва
«Философия, социология и история»	доцент	1,0	Москва
«Экономическая теория и менеджмент»	ассистент	0,25	Москва
«Экономика, финансы и управление на транспорте»	доцент	1,0	Москва

Окончательная дата приема документов для участия в конкурсе 30.10.2016  
Информация о конкурсе размещена на сайте //www.mii.ru/.

**«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II» (МГУПС (МИИТ)) ОБЪЯВЛЯЕТ КОНКУРС НА ЗАМЕЩЕНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ НАУЧНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ**

Юридический институт (ЮИ)		
Наименование кафедры	Должность	Доля ставки
«Гражданское право и гражданский процесс»	доцент	1,0
«Общественные науки и профессиональная коммуникация»	профессор доцент доцент	1,0 0,5 1,0
«Таможенное право и организация таможенного дела»	профессор доцент доцент доцент доцент ст. преподаватель	0,5 1,0 1,0 1,0 0,5 1,0
«Теория права и природоресурсное право»	доцент доцент доцент	1,0 1,0 1,0
«Транспортное право и административное право»	доцент ст. преподаватель ст. преподаватель	1,0 1,0 0,25
«Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»	профессор доцент доцент доцент ст. преподаватель	1,0 0,5 1,0 1,0 0,5
«Финансовое право и налогообложение»	доцент	1,0

Окончательная дата приема заявления для участия в конкурсе 25.10.2016  
Информация о конкурсе размещена на сайте //www.mii.ru/.

**«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II» (МГУПС (МИИТ))**

**объявляет 21 декабря 2016 года выборы заведующего кафедрой:**  
**«Международные отношения и геополитика транспорта»; и выборы декана факультета: «Управление процессами перевозок».**

Выдвижение кандидатов на должность заведующего кафедрой и декана факультета могут осуществлять коллектив указанной кафедры, Ученые советы институтов (академий) в составе университета до 9 декабря 2016 г.

## Объявление

Штаб специализированной народной дружины МИИТа объявляет набор студентов и студенток, которым исполнилось 18 лет, в оперативный отряд.

Юноши должны иметь рост не менее 180 см и спортивное телосложение. Для девушек рост и телосложение не имеют значения. Бойцам СНД выдается проездной на все виды транспорта, кроме электричек.

Штаб СНД находится в 13-м корпусе на 3-м этаже. При себе иметь копию паспорта с регистрацией и 4 цветные матовые фотографии 3x4 без угла.



Татьяна Сарычева



Владимир Буре



Виктор Кровопусков

## Галерея спортивной славы

МИИТ в шутку называют «спортивным вузом с транспортным уклоном»! Действительно, наши студенты не только успешно изучали сопромат и другие точные науки, но и регулярно поднимались на самые высшие ступеньки спортивного пьедестала почета! Достижения миитовцев хорошо известны в студенческом спортивном мире. Сборная университета регулярно входила в первую шестерку самых спортивных вузов страны.

Мало кто знает, но миитовская кафедра «Физическое воспитание и спорт» открылась (1931 г.) на два года раньше, чем аналогичное подразделение в МГУ! В те годы направленность занятий по физкультуре предопределялась введением комплекса ГТО. В особом почете были прикладные виды – стрельба, авто- и мотоспорт, радиоспорт, рукопашный бой...

Уже в 1934 году в только что открытом ДК на пятом этаже оборудовали игровой зал для занятий сборных команд по волейболу, баскетболу, гимнастике, борьбе. В 1935-м все миитовцы вступали в только что созданное ДСО «Локомотив». В том же году в числе первых четырех спортсменов в стране звание «Заслуженный мастер спорта» (по беговым конькам) присвоили профессору института С. Герольскому. Чемпионами страны в те годы становятся наши воспитанники – конькобежец А. Копчинский, боксер В. Степанов, прыгунья в высоту Т. Версина.

В последнем предвоенном отчете МИИТа записано, что «Физическая и военная подготовка» входила в объеме 214 часов в состав 32 основных предметов, изучаемых студентами. Неслучайно зимой 1941-го студенты МИИТа (60 человек) составили костяк легендарного сводного лыжного батальона Калининского фронта, бившего фашистов под Москвой.

Спортивный клуб МИИТа всегда славился своими тренерами и педагогами. После войны команду миитовских боксеров возглавлял заслуженный мастер спорта В. Щербаков, подготовивший целую плеяду чемпионов страны, Европы и Олимпийских игр. (Недавно МИИТ провел шестнадцатый по счету молодежный боксерский турнир памяти знаменитого тренера.) наших баскетболистов тренировал мастер спорта В. Костин, который был известнейшим спортивным арбитром, судившим матчи на четырех Олимпиадах! С легкоатлетами занимался заслуженный мастер спорта А. Якушенко, воспитавший чемпионов страны!

Крепла и развивалась спортивная база института. В 1968 году вошла в строй первая очередь Дома спорта – 25-метровый бассейн и зал «сухого плавания». Все это и привело к тому, что в послевоенные годы на миитовцев пролился настоящий золотой дождь медалей, в том числе и олимпийских! Олимпийский почин, как говорится, сделала наша студентка Т. Рощина, завоевавшая на Играх



Олеся Владыкина

в Токио (1964 г.) в составе сборной страны по волейболу серебряную олимпийскую медаль. Миитовская волейболистка Т. Сарычева дважды становилась олимпийской чемпионкой в Мехико (1968 г.) и в Мюнхене (1972 г.). На Олимпиаде в Мехико бронзовые медали в плавании выиграли миитовцы Николай Панкин (100 м, брасс) и Владимир Буре (эстафета 4x200 вольным стилем). Серебро и две бронзовых награды – таков итог выступлений Владимира Буре на Олимпиаде в Мюнхене.

В МИИТе учились чемпион Монреальской (1976 г.) и Московской (1980 г.) олимпиад знаменитый саблст Виктор Кровопусков, бронзовые медалисты Олимпиады в Сеуле (1988 г.) Анна Малухина (стрелковый спорт) и в Сиднее (2000 г.) борец Алексей Глушков, серебряная медалистка лондонской Олимпиады, золотая медалистка двух Всемирных летних Универсиад рапиристка Камилла Гафурзянова. И, наконец, мы миитовцы, конечно же, гордимся тем, что у нас училась и продолжает учиться в аспирантуре дважды паралимпийская чемпионка в плавании (в Пекине-2008 и Лондоне-2012) Олеся Владыкина.

Мы всегда будем помнить каждого из наших чемпионов и равняться на них.

**Виктор ВОДОЛАЖСКИЙ**

## Виват, чемпионы-2016!

**Миитовцы и сегодня не сдают своих олимпийских позиций**

«Искренне поздравляю сборную России с достойным выступлением. Несмотря на то что вы прошли через очень суровые испытания, вы показали высочайшее мастерство, проявили лучшие волевые качества, подтвердили прочные позиции России в мировом спорте», – сказал президент РФ В.В. Путин, обращаясь к нашим олимпийцам, вернувшимся с Олимпиады в Рио-де-Жанейро. Слова президента напрямую относятся и к выпускникам нашего университета Алексею Черемисинову (золото в командной рапире) и шпажистке Ольге Коченовой (бронзовая медаль в командном зачете). Бесспорно, это большой успех и их университетского наставника – заведующего кафедрой «Системы автоматизированного проектирования», доцента, многолетнего тренера сборной МИИТа по фехтованию И.В. Нестерова.

...Очередные поздравления этим летом принимала наша золотая «Экспрессия» и ее бесценные тренеры Ф.Р. Сибгатулина (она же заведующая кафедрой «Физическая культура ИУИТ», профессор, начальник спортклуба МИИТа, сама в прошлом прекрасная гимнастка) и Е.Г. Деметьева. Команда ста-

ла лучшей на чемпионате мира по эстетической гимнастике в Брно, а также второй год подряд – обладателем Кубка мира и Кубка Европы. Кроме этого, университетские гимнастки в пятый раз подряд (!) выиграли золотые медали чемпионата мира в командном зачете в составе сборной России!

Продолжает радовать своих многочисленных поклонников двукратная чемпионка мира по армрестлингу (вес до 50 кг), призер европейских турниров, победительница первенства страны в юниорском разряде Кристина Тихонова. Будущий инженер-строитель железных дорог, «лучшая спортсменка МИИТа» двух последних лет Кристина недавно снова стала чемпионкой страны! Но теперь уже среди взрослых! Ее успех полностью разделяет бессменный тренер, заведующий кафедрой «Физическая культура ИТТСУ», профессор А.И. Рахматов, который провожает на днях свою воспитанницу на очередной чемпионат мира в Болгарии.

В популярной спортивной песне есть известные строчки: «Мы хотим всем рекордам наши звонкие дать имена!» Они ведь и о спортсменах-миитовцах!

**Виктор АНТОНОВ**



Алексей Черемисинов



Кристина Тихонова



«Экспрессия»

## Министр сдержал слово

**26 сентября финальный матч Кубка ректора по мини-футболу пройдет на новом открытом стадионе МИИТа.**

Проект универсальной спортивной площадки был разработан еще пять лет назад, но из-за отсутствия финансирования строительство отложили. Не так давно министр транспорта РФ М.Ю. Соколов посетил наш университет и увидел на одном из выставочных стендов план стадиона. Максиму Юрьевичу проект понравился, и он пообещал помочь в его реализации. Министр



сдержал свое слово – вскоре на территории, примыкающей к ИПСС, появились бригады строителей.

Работа началось в конце июня и продолжалась все лето. К 1 сентября площадка уже была готова.

Все этапы строительства тщательно контролировали проректор по организационно-производственной работе Александр Тимофеевич Богдан и директор Дома спорта Марина Сергеевна Брюханова, они же были и авторами проекта.

Стадион, где студенты и преподаватели МИИТа будут тренироваться и побеждать, соорудили по новым технологиям: резиновое покрытие из рекортана позволит легко бегать, заниматься общей физической подготовкой, играть в футбол и зимой, и летом, прово-

дить лыжные соревнования. Благодаря мощным опорам шестиметровый забор будет крепко стоять на месте в любой ураган. В ограждении стадиона имеются ворота для въезда снегоуборочной техники. Площадку для мини-футбола окружает беговая дорожка длиной 110 м. Специальные гнезда в покрытии предназначены для быстрой установки волейбольной сетки.

Не забыты и болельщики – несколько рядов кресел позволят почти 80 счастливым комфортно поддерживать свои команды.

Дизайн стадиона радует красочностью и воодушевляющими на спортивные достижения высказываниями Гиппократ и Владимира Владимировича Путина.

«Универсальная площадка станет не только местом для университетских и межвузовских соревнований, на ней в ежедневном режиме могут тренироваться десятки любителей спорта», – рассказывает Марина Сергеевна.

**P.S.** Результаты соревнований по мини-футболу «ИТ» сообщит в следующем номере.

**Алиса ЯНЕЛИС**