НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 930.85:625:627:656

DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2020-19-3-11>

В авангарде транспортного образования и отраслевой науки России: к 125-летию Российского университета транспорта

Алексей ФЕДЯКИН

Сергей МЕДВЕДЕВ

Анастасия ТАНЦЕВОВА

Алексей Владимирович Федякин¹, Сергей Владимирович Медведев², Анастасия Владимировна Танцева³

^{1, 2, 3} Российский университет транспорта, Москва, Россия.

✉ ¹ avf2010@yandex.ru.

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена 125-летию со дня основания Российского университета транспорта (МИИТ), крупнейшего транспортного вуза России. За годы своего существования вуз прошел путь от инженерного училища до национального транспортного университета, ведущего центра науки и образования.

История университета рассмотрена сквозь призму становления и развития научных школ. В университете были созданы известные во всем мире научные школы: строительной механики и мостостроения, гидравлической теории

трения, мостостроения и сварки, строительной механики, проектирования и эксплуатации железных дорог, проектирования и тепловых расчетов паровозов и др.

За годы работы университет подготовил многие десятки тысяч высококвалифицированных специалистов для транспортной отрасли страны. Верность традициям, умение откликаться на запросы времени и работать на перспективу позволяют Российскому университету транспорта оставаться в рядах ведущих университетов России.

Ключевые слова: Российский университет транспорта, транспортная наука, научные школы, научно-образовательные центры, традиции и новации, подготовка кадров для транспортной отрасли.

Для цитирования: Федякин А. В., Медведев С. В., Танцева А. В. В авангарде транспортного образования и отраслевой науки России: к 125-летию Российского университета транспорта // Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 3 (94). С. 104–113. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-3-11>.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

Российский университет транспорта – университет с более чем вековой историей. За 125 лет вуз прошёл путь от инженерного училища до крупнейшего транспортного университета страны. Юбилей вуза – это ещё один повод вспомнить его историю, оценить прошлое, воздать должное заслугам его преподавателей и выпускников, осмыслить текущее развитие, наметить планы на будущее. За минувшие годы в университете был создан ряд научных школ мирового уровня, определивших направления развития транспортной отрасли и науки в стране.

ИМПЕРАТОРСКОЕ МОСКОВСКОЕ ИНЖЕНЕРНОЕ УЧИЛИЩЕ: НАЧАЛО ПУТИ

В конце XIX века в Российской империи активными темпами шло железнодорожное строительство, строилась крупнейшая железная дорога в мире – Транссибирская магистраль. Остро ощущалась нехватка инженеров, специалистов железнодорожного транспорта. Встал вопрос об открытии для этого нового большого учебного заведения транспортной отрасли, способного решать возникающие задачи. Идеологом образования Московского инженерного училища по праву считается выдающийся учёный, товарищ (заместитель) министра путей сообщения Николай Павлович Петров (1836–1920). Именно он, будучи председателем Русского технического общества, приложил немало усилий для расширения технического образования в России [1, с. 246].

23 мая (4 июня) 1896 года было учреждено Московское инженерное училище с трёхлетней программой обучения. На следующий день, 24 мая училище получило название Императорского Московского инженерного училища (ИМИУ). В 1912 году по предложению учебного отдела Министерства путей сообщения начал разрабатываться проект о преобразовании Императорского Московского инженерного училища в институт. Закон был подписан 13 июня 1913 года, и с 1 сентября 1913 года училище было преобразовано в Московский институт инженеров путей сообщения (МИИПС). 27 декабря 1913 года МИИПС было присвоено имя императора Николая II.

История вуза неразрывно связана с историей страны и с развитием транспортной науки. На всех исторических этапах жизнь

вуза была многогранна и насыщена. С момента своего основания вуз стал не только ведущим центром высшего железнодорожного образования, но и крупным научным центром. Здесь были созданы известные во всём мире научные школы: строительной механики и мостостроения (профессор Л. Д. Проскуряков), гидравлической теории трения (профессор Н. П. Петров), мостостроения и сварки (академики Е. О. Патон и Г. К. Евграфов), строительной механики (профессор И. П. Прокофьев), проектирования и эксплуатации железных дорог (академик В. Н. Образцов, член-корреспондент Академии наук СССР Б. Н. Веденисов), проектирования и тепловых расчётов паровозов (академик С. П. Сыромятников), динамики локомотивов (член-корреспондент АН СССР И. И. Николаев, профессор В. Б. Медель), тяги поездов и тяговых расчётов (профессор А. М. Бабицкий) и др.

Первые научные школы стали формироваться в училище ещё с созданием первых кафедр и лабораторий. Уже 1 марта 1898 года в ИМИУ были выделены средства на организацию первых лабораторий: химической, механической, гидравлической, физической, а также на создание геодезического кабинета [2, с. 531].

Школу строительной механики и мостостроения возглавил профессор Л. Д. Проскуряков, стоявший у основ отечественной науки о мостах. В мостостроении Л. Д. Проскуряков создал принципиально новые типы пролётных строений, со сквозной статически определимой решёткой. Лавр Дмитриевич проектировал самый длинный балочно-разрезной железнодорожный мост в России через р. Енисей, который стал единственным инженерным сооружением Транссиба, удостоенного Гран-при и Большой золотой медали Всемирной выставки в Париже (1900 год).

Л. Д. Проскуряков начал работать в ИМИУ с момента его открытия, с ноября 1896 г., в должности инспектора (проректора), заведующего кафедрой «Строительная механика и мосты». В период 1897–1898 учебного года в училище была открыта механическая лаборатория. Её бессменным заведующим до 1926 года был профессор Л. Д. Проскуряков. В лаборатории работали машинный зал, цементный зал, металлографический кабинет, холодильное отделение, механическая мастерская, деревообделочная мастерская и др. С самого основания лаборатория была обору-

дована рядом испытательных машин и приборов: «машина Мора и Федергафа, на 50 тонн, для испытания металлов, тросов, цепей, ремней на растяжение; пресс Амслера, на 150 тонн, для исследования явления изгиба (поперечного и продольного) и сжатия; пресс Амслера, на 25 тонн и 190 км, для изучения явлений растяжения и кручения металлов» и др. [2, с. 67].

В Механической лаборатории проводились занятия со студентами по исследованию различных свойств строительных материалов. С 1898 года Л. Д. Проскуряков стал читать курс «Строительная механика», положив тем самым начало методики преподавания данной дисциплины. После 1917 года курс стал читаться на всех направлениях подготовки в инженерных вузах страны.

С момента открытия лаборатории проводились научные исследования по проблемам строительных материалов и строительной механики. Уже с начала 1920-х гг. Механическая лаборатория института выстроила тесные связи с транспортной отраслью страны, промышленностью и производством. В этот период расширилась и её научно-исследовательская база, была присоединена лаборатория строительных материалов Высших технических курсов НКПС [2, с. 71]. В середине 1920-х гг. при лаборатории был создан Учёный совет. В 1927 году Механическая лаборатория представила результаты своей работы на Международном конгрессе по испытанию материалов в Голландии.

С 1901 года кафедру «Мосты» возглавил Евгений Оскарович Патон. Проработавший в ИМИУ до 1904 года Е. О. Патон, впоследствии академик, получил международное признание как выдающийся учёный в области мостостроения и электросварки, стал создателем института электросварки, получившего его имя [3, с. 89]. После 1917 года преподаватели кафедры «Мосты» осуществляли научно-исследовательскую работу по секциям материалов и конструкций. Коллектив кафедры изучал сопротивление дерева скалыванию (руководитель – профессор Е. Л. Николай), а также определял потери веса каменных опор в воде (руководитель – профессор Е. Е. Герсванов).

Значительным достижением в области технических наук стала разработка научно обоснованной теории проектирования железнодорожных станций и узлов [4, с. 92]. Про-

фильная кафедра «Станции и узлы» под руководством профессора В. Н. Образцова была создана в МИИПС в 1919 году. Сотрудники кафедры занимались практическими аспектами проектирования станций и узлов.

ЗА НОВЫЙ ВУЗ: МИИТ

В 1924 году распоряжением Наркомпроса РСФСР № 570 к Московскому институту инженеров путей сообщения были присоединены Высшие технические курсы при НКПС РСФСР. Объединённое высшее учебное заведение получило наименование – Московский институт инженеров транспорта (МИИТ). С этого времени учебное заведение стало многофакультетным и выпускало инженеров различных специальностей для железнодорожного, водного и автодорожного транспорта.

В этом же году в стенах МИИТ была создана кафедра «Изыскания и проектирование железных дорог». Руководителем кафедры был избран профессор К. А. Опенгейм, автор первого в стране четырёхтомного учебника по курсу проектирования железных дорог. Создание кафедры сыграло большую роль не только в деле подготовки инженерных кадров, но и в развитии научного проектирования железных дорог. На кафедре работали крупные учёные: профессор А. В. Горинов – разработал теорию овладения перевозками, профессор Б. Н. Веденисов – работал в области проектирования плана железных дорог [5, с. 95].

В 1920-е гг. в вузе продолжала активно развиваться и научная школа мостостроения. Большой вклад в её развитие внёс академик АН СССР Г. П. Передерий. Он предложил новую систему преподавания, при которой мост изучался как комплексное сооружение. Введение новой прогрессивной методики преподавания курса мостов способствовало утверждению и нового метода проектирования, что, в свою очередь, явилось мощным средством внедрения более рациональных систем мостов [5, с. 95].

Под руководством Н. С. Стрелецкого были организованы мостоиспытательные станции, которые приступили к систематическому изучению статического и динамического воздействия нагрузки на мосты. В 1930-е гг. в мостостроении стал применяться железобетон. Одним из первых инициаторов применения данного вида материала в мостострое-

нии был именно академик АН СССР Г. П. Перерий.

В ноябре 1925 года при МИИТ был открыт научно-исследовательский институт, один из первых в стране НИИ при высших технических учебных заведениях. Задачами его являлись научно-исследовательские работы в области транспорта и подготовка научных кадров для железнодорожных вузов. Возглавил институт профессор Ф. Е. Максименко. При НИИ была открыта аспирантура, что способствовало более интенсивной научной работе в области железнодорожной тематики. С 1926 года в МИИТ возобновили издание научных трудов института.

Уже к концу 1920-х гг. МИИТ становится ведущим центром подготовки инженерных кадров для железнодорожного транспорта в стране. За период 1918–1927 гг. МИИТ подготовил 1553 инженера, на 502 специалиста больше, чем за два дореволюционных десятилетия [4].

В 1930-е гг. вуз являлся кузницей кадров для транспорта и крупным научным центром. В 1930 году кафедре «Мосты и тоннели» возглавил Заслуженный деятель науки и техники РСФСР профессор Г. К. Евграфов. При его участии были созданы научные школы, получившие мировое признание: в области расчётов, проектирования и строительства мостов; в области исследования железобетонных и металлических мостов [6, с. 75]. В 1931–1934 гг. он руководил работами по выявлению новых типов мостовых конструкций, изучению работы мостов под нагрузкой, установлению нормативов строительства мостов [6, с. 106].

Продолжила развиваться и школа мостостроения. Учёные кафедры вели теоретические и экспериментальные исследования в области изучения мостовых конструкций. В 1930–1932 гг. по проекту выпускника МИИТ инженера Н. М. Колоколова был построен железнодорожный мост через Днепр в Днепропетровске [6, с. 103–104]. В этот же период стали строить и первые сварные мосты.

В 1932 году создана лаборатория механики грунтов, благодаря которой были успешно разрешены теоретические проблемы, а также практические аспекты, касающиеся постройки мощных гидроэлектрических станций и метрополитенов. Первый отечественный тоннельный щит был сконструирован под

руководством доцента МИИТ В. П. Волкова [7, с. 1]. Вклад в развитие теории инженерных задач в области механики грунтов, оснований сооружений и фундаментов внесли профессора Е. Е. Герсевич и В. К. Дмоховский.

В 1934 году при кафедрах института были созданы первые научные кружки, объединённые позднее в студенческое научное общество. Это было время начала развития студенческой науки в МИИТ. Студенты института принимали непосредственное участие в строительстве Московского метро. В 1933 году были созданы факультет «Мостостроение» и выпускающая кафедра тоннелей и метрополитенов, которые за два года до пуска первой линии метро в Москве стали готовить специалистов для метрополитена [8, с. 35]. Под руководством первых выпускников МИИТ в Москве было сооружено 29 станций метро.

На кафедре «Станции и узлы» продолжали научные исследования академик В. Н. Образцов и профессор С. В. Земблинов. Изданный в 1933 году капитальный труд В. Н. Образцова «Железнодорожные станции» стал научной основой для целой серии учебников по дисциплине «Станции и узлы»: часть I – 1935 год (авторы – В. Н. Образцов, В. Д. Никитин, С. П. Бузанов), часть II – 1938 год (авторы – В. Н. Образцов, В. Д. Никитин, М. В. Сеньковский, Н. Р. Ющенко) и часть III – 1949 год (авторы – В. Н. Образцов, В. Д. Никитин, Ф. И. Шаульский, С. П. Бузанов) [9]. На кафедре магистральной темой исследований являлось «проектирование, технология функционирования и оптимизация работы транспортных систем». В 1938 году под руководством В. Н. Образцова была основана научная школа «Проектирование, технология функционирования и оптимизация работы транспортных систем». В 1939 году при кафедре была создана Секция по научной разработке проблем транспорта АН СССР под руководством академика В. Н. Образцова. Большой вклад в развитие науки о станциях внесли ученики академика В. Н. Образцова – доктора технических наук, профессора С. П. Бузанов, Ф. И. Шаульский, подготовившие большое число докторов и кандидатов технических наук. Успешно претворяли в жизнь идеи научной школы Образцова уже их ученики – доктора технических наук В. А. Шаров, А. Т. Осьминин, Б. Б. Жардемов и др. [10].

Активно велись научные исследования и на кафедре «Путь и путевое хозяйство» (с 1920 по 1930 гг. называлась «Рельсовый путь», в 1930 году переименована в «Железнодорожный путь», с 1950 года – «Путь и путевое хозяйство»). Профессора Н. Т. Митюшин, К. Н. Мищенко, Б. Н. Веденисов, Г. М. Шахунянц занимались исследованием условий работы пути при больших весах и высоких скоростях движения; применением бесстыкового пути и длинных рельсов; расчётами земляного полотна.

С началом Великой Отечественной войны из преподавателей кафедры «Железнодорожный путь» была составлена группа, которая работала при Центральном управлении пути НКПС и отвечала за создание проектов по восстановлению разрушенных мостов. Профессор И. Н. Поликарпов был направлен на Западный фронт, где работал над возведением разрушенных немецкими войсками мостов. С 1942 по 1943 год он занимал должность старшего эксперта по мостам в Главном управлении военно-восстановительных работ. Он предложил проекты металлических многошестчатых ферм с поясами из двутавров, которые в дальнейшем стали использоваться при восстановлении мостов. С 1941 по 1942 год доцент А. М. Померанцев был командирован в головной восстановительный отряд № 8 Западного фронта, затем работал в проектной группе службы пути Западной железной дороги, где занимался проектированием капитального восстановления мостов железной дороги.

В 1941 году была создана комиссия по мобилизации ресурсов Урала и Западной Сибири, в состав которой вошёл и академик В. Н. Образцов. Под руководством Владимира Николаевича был выработан единый технологический процесс работы транспорта на подъездных путях оборонной промышленности, что сделало устойчивой работу заводов 11 железных дорог. Академик Образцов занимался также проблемой повышения объёма транспортировки грузов при минимальных финансовых вложениях. Он пришёл к выводу, что использование сдвоенных поездов, формирование пакетного движения, уменьшение времени по скрещиванию поездов на станциях, уменьшение простоя поездов на промежуточных пунктах путём выноса жезловых аппаратов на входные посты в совокупности могут способствовать повышению объёмов

перевозок. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 30 июля 1949 г. профессора МИИТ академик В. Н. Образцов и член-корреспондент Академии наук СССР Б. Н. Веденисов были награждены орденом Ленина [11, с. 1].

С 1941 по 1943 год профессор МИИТ А. В. Горинов являлся руководителем Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта, на который возлагалась задача подготовки важнейших научных проектов, связанных с оборонным комплексом. В решении задач по обследованию мостов не только вновь построенных во время войны, но и восстановленных после разрушения принимал участие профессор Г. К. Евграфов. Он был назначен постоянным консультантом во Всесоюзном научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта по разработке проектов восстановления мостов.

В годы Великой Отечественной войны научно-педагогический состав кафедры «Паровозы», во главе с её заведующим, академиком С. П. Сыромятниковым, разрабатывал методики увеличения экономичности паровозов. Академик Сыромятников создал новый паровоз 1–5–0, провёл комплексную модернизацию паровозов серий «Э» и «О», что позволило сократить расход топлива на железных дорогах страны [12, с. 54].

Под руководством профессоров Н. Т. Митюшина и Г. М. Шахунянца путейцы внесли значительный вклад, помогая работникам линии по увеличению пропускной способности, организации содержания и ремонту пути в сложных условиях военного времени. Профессор П. С. Дурново разработал и внедрил возможность проведения ремонтных работ стрелочных переводов наплавкой крестовин.

С 1945 года в МИИТ начинают организовываться дополнительные лаборатории – научная деятельность института переходит на новый уровень, увеличивается не только количество, но и значимость научных исследований.

26 декабря 1946 года МИИТ в честь своего 50-летия получил высшую государственную награду – орден Ленина.

В 1946 году в состав МИИТ была передана мостоиспытательная станция, которую преобразовали в мостоиспытательную лабораторию. На её базе велись научные исследования кафедры мостов. Работа осуществлялась

по двум направлениям: в области сборных железобетонных мостов преимущественно предварительно-напряжённых и в области применения сварки в мостостроении [5, с. 110].

В 1947 году при институте было организовано студенческое научно-техническое общество. Научным руководителем его стал доктор технических наук В. Д. Никитин [13, с. 12]. За первое послевоенное десятилетие на кафедрах института были выполнены 253 научно-исследовательские работы. Результаты исследований были направлены в управления Министерства путей сообщения СССР.

С 1946 по 1957 год преподавателями МИИТ был издан 61 учебник, опубликовано 420 статей, отдельных книг и монографий. Учебники использовались для подготовки кадров в Китайской Народной Республике и восточноевропейских странах. Научные труды докторов технических наук, профессоров А. М. Бабичкова, В. Н. Иванова, В. Г. Киркина, Н. П. Зобнина, А. Н. Егорова, Г. П. Гриневича, В. Д. Никитина, С. П. Бузанова, С. К. Данилова, Е. В. Михальцева, Ф. П. Кочнева, Н. А. Шадрина, А. В. Горинова, Г. М. Шахунянца, В. Г. Альбрехта и других получили научное признание в СССР [5, с. 99–100].

В послевоенный период в институте активно развивались научные исследования в области вагонов и вагонного хозяйства. Научным коллективом кафедры «Вагоны» были проведены исследования тележек вагонов с целью сокращения их веса (доцент Л. А. Шадрин), хребтовой балки вагона (доцент В. М. Чернышев), в области организации вагонного хозяйства (доцент В. Д. Бехтерев) [5, с. 97].

Со временем большое значение в научно-исследовательской работе института приобрели вопросы, связанные с широким переходом железнодорожного транспорта на электрическую тягу. С целью увеличения экономической эффективности электрификации железных дорог в 1947 году была создана лаборатория энергоснабжения железных дорог. В 1948 году на кафедре «Электрическая тяга», которая с 1930 года готовила электрофикаторов для железнодорожного транспорта, была организована передвижная исследовательская лаборатория «Динамометрический вагон».

В 1956 году в вузе была основана научная школа «Электротехнические комплексы и системы», которая развивалась в двух направлениях. Под руководством доктора технических наук, профессора, Заслуженного деятеля науки и техники РСФСР И. П. Исаева фундаментально изучались энергетические процессы взаимодействия подвижного состава и пути, обеспечение надёжности, оптимизация системы планово-предупредительных ремонтов. Под руководством профессора К. Г. Марквардта разрабатывались и совершенствовались системы, технические средства, методы повышения надёжности и эффективности устройств электроснабжения электрической тяги, внедрения комплексной автоматизации устройств электроснабжения и электроэнергетики. Учёные института внесли важные предложения по увеличению экономической эффективности системы электрической тяги на постоянном токе [14].

В 1950-х гг. сформировалась научная школа «Экономическая теория транспорта, оптимизация управления материальными потоками и затратами». Большой вклад в её становление и развитие внесли учёные МИИТ, профессора Е. Д. Хануков, А. С. Чудов, А. К. Шубников, Е. В. Михальцев и др. Новая научная школа разработала схематическое изложение нормальных направлений грузопотоков. Учёными были предоставлены исчерпывающие рекомендации по улучшению не только железнодорожной транспортной системы страны, но и других отраслей экономики. Предложения авторов были включены в Концепцию структурной реформы на железнодорожном транспорте.

В 1955 году МИИТ возглавил Заслуженный деятель науки и техники РСФСР, профессор Ф. П. Кочнев, который руководил институтом четверть века. Известный учёный в области организации пассажирских и грузовых перевозок, Ф. П. Кочнев основал в МИИТ научную школу по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. Научная школа занималась разработкой и внедрением новых видов тяги, тяжеловесных поездов, развитием пропускной и провозной способности железных дорог. Впервые в СССР были разработаны научные принципы организации пассажирских перевозок, касающиеся выбора рациональной скорости движения пассажирских поездов и оптимизации их веса [14].

В этот период в институте преподавали и вели научную работу крупные советские учёные, в том числе четыре академика и 130 докторов и кандидатов наук [15]. Среди них – заслуженные деятели науки и техники РСФСР, доктора технических наук, профессора Г. М. Шахунянц, А. Е. Шейнин, А. М. Брылеев [16]. В 1966 г. за успехи в научно-исследовательской и конструкторской работе коллектив МИИТ был награждён дипломом ВДНХ СССР первой степени [17].

В 1960-е гг. в институте создавались новые научные центры и лаборатории. В 1963 году на кафедре «Математические и счётно-решающие приборы и устройства» (впоследствии кафедра ЭВМ) была организована лаборатория «Вычислительные и управляющие машины», в течение девяти лет являвшаяся Вычислительным центром МИИТ. В лабораториях кафедры «Локомотивы и локомотивное хозяйство» (руководитель – профессор В. Д. Кузьмич), «Надёжность строительных машин» (руководитель – профессор Г. С. Загорский) были созданы уникальные автоматизированные измерительно-вычислительные и управляющие комплексы на базе управляющих ЭВМ «СМ-1634». К середине 1970-х гг. вычислительная техника разного уровня прочно вошла в научно-исследовательскую и учебную деятельность МИИТ [2, с. 180–182].

В 1960–1970-е гг. ведущей в СССР стала научная школа МИИТ в области динамики тягового привода колёсно-рельсового транспорта, которую возглавлял профессор И. В. Бирюков. Он основал и возглавил науч-

ную лабораторию «Моделирования динамики электроподвижного состава», а позднее – Научно-технический центр «Скоростной подвижной состав» при МИИТ.

В 1970-е гг. в институте широкое развитие получило студенческое научное творчество. В студенческом научном обществе (СНО), работающем ещё с 1934 года, широко велись научные исследования студентов. За успехи в научно-исследовательской и конструкторской работе студентов институт неоднократно награждался дипломами ВДНХ первой степени, а студенты – медалями [18; 19]. По итогам Всесоюзного смотра-конкурса в области научно-исследовательской работы студентов в 1972–1973 году МИИТ занял первое место по группе технических вузов и был награждён переходящим Красным Знаменем МВ и ССО СССР и ЦК ВЛКСМ [17]. За успехи, достигнутые в организации научно-исследовательской работы студентов, Совет по НИРС МИИТ был удостоен Почётного диплома МВ и ССО СССР, а ряд сотрудников – почётных дипломов [20].

К своему 80-летию МИИТ подготовил 70 тысяч специалистов для транспорта и других отраслей народного хозяйства. К 1976 году в институте подготовкой инженеров занимались 59 кафедр и 1130 преподавателей. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за повышение эффективности производства и качества работы, успешное выполнение народнохозяйственного плана в 1976, 1977 и 1978 годах вуз награждался переходящим Красным знаменем.

В 1970-е гг. в МИИТ при кафедре «Экономика и управление на транспорте» были созданы научные центры, занимающиеся технико-экономическими исследованиями на транспорте: «Центр информационных технологий в экономике и финансах», отраслевая лаборатория «Автоматизированные системы управления материально-техническим обеспечением». К 1976 году научно-исследовательский сектор МИИТ вырос в крупный научно-исследовательский институт, который разрабатывал до 500 научных тем и имел общий объём работ, достигающий 5 млн рублей в год [21, с. 4].

В этот период на кафедре «Энергоснабжение электрических железных дорог» велись исследования в области нового перспективного вида железнодорожного транспорта: наземного бесколёсного, высокоскоростного, на магнитном подвесе (ВСНТ), который должен был развивать скорость в 350–500 км/ч. В этих работах активное участие принимали профессор К. Г. Марквардт и А. В. Чичинадзе [22]. На кафедре «Автоматика и телемеханика» лабораторией «Автоматизированного управления движения поездов» велась научная работа на тему «Разработка системы телеуправления электровозом сдвоенных и тяжёловесных поездов для БАМ» [23]. Научный коллектив кафедры «Электрическая тяга» также уделял большое внимание работам по созданию подвижного состава, результаты научных исследований использовались проектировщиками и заводами-изготовителями подвижного состава для нужд Байкало-Амурской магистрали.

25 октября 1988 года на базе МИИТ было учреждено Учебно-методическое объединение (УМО), руководителем которого был назначен ректор МИИТ, профессор В. Г. Иноземцев. За большой вклад в учебно-методическую работу в 1992 году приказом Комитета по высшей школе МИИТ был признан базовым вузом Учебно-методического объединения вузов Российской Федерации по образованию в области железнодорожного транспорта и транспортного строительства.

Учитывая важность подготовки высококвалифицированных кадров для железнодорожного транспорта, приказом МПС от 26 января 1989 года на базе докторантуры и аспирантуры МИИТ был создан Отраслевой центр подготовки научно-педагогических и научных кадров. Первым руководителем

центра был назначен доктор технических наук, профессор Б. А. Лёвин. Отраслевой центр стал координировать деятельность вузов и НИИ железнодорожного транспорта по вопросам подготовки кадров высшей квалификации. При центре был создан постоянно действующий семинар заведующих аспирантурами вузов и НИИ транспортной отрасли.

С 1985 года ректором МИИТ был назначен В. Г. Иноземцев, выдающийся учёный в сфере железнодорожного транспорта, член-корреспондент РАН. Совместно с ОАО «Трансмаш» и фирмой «Кнорр-Бремзе» (Германия) он разработал тормозную систему 483КЕ, которая соответствовала стандартам российских и европейских железных дорог. Данная система получила сертификат Международного союза железных дорог и была разрешена к использованию на всех железных дорогах. Деятельность В. Г. Иноземцева на посту ректора МИИТ позволила пережить институту сложные времена перестройки и распада СССР, он возглавлял вуз до 1997 года [24].

К столетнему юбилею МИИТ стал кузницей квалифицированных кадров для сухопутных и водных путей сообщений России. В день юбилея института университетская газета «Инженер транспорта» писала: «...За свою почти вековую историю МИИТ подготовил более 100 тысяч инженеров и инженеров-экономистов для железнодорожного транспорта, транспорта и транспортного строительства. В составе университета 60 кафедр, среди которых – старейшие: «Мосты», «Строительные конструкции», «Строительная механика», «Путь и путевое хозяйство», «Гидравлика и водоснабжение» и другие. МИИТ крупный научно-исследовательский центр...» [25, с. 1].

В 1997 году МИИТ возглавил доктор технических наук, профессор Б. А. Лёвин. Он стал основателем в МИИТ научной школы «Организация производства на транспорте», основными направлениями исследований которой являются: закономерности и факторы комплексного развития материально-технической базы магистрального, городского и пригородного транспорта и т. д. [14].

В год 110-летнего юбилея МИИТ получил поздравление Президента Российской Федерации В. В. Путина. В поздравительной телеграмме отмечалось: «За прошедшие десятилетия МИИТ прошёл большой и славный

путь, стал одним из признанных лидеров отечественного высшего технического образования. Университет по праву может гордиться своим профессорско-преподавательским корпусом, многими поколениями выпускников, которые внесли весомый вклад в развитие отечественного транспортного комплекса, российской экономики в целом. Отрадно, что и сегодня верность замечательным традициям, стремление идти в ногу со временем и работать на перспективу помогают вашему вузу оставаться настоящей кузницей высококвалифицированных специалистов» [26].

В 2009 году в МИИТ был создан Научно-исследовательский институт транспорта и транспортного строительства. Целью новой структуры стало продвижение и поддержка научно-исследовательских проектов, выполняемых преподавателями и студентами института.

В декабре 2015 года Федеральное агентство железнодорожного транспорта издало приказ о переименовании вуза в «Московский государственный университет путей сообщения императора Николая II». Университету было возвращено его историческое название.

В 2016 году университет встречал свой 120-летний юбилей, являясь базовым центром научного сопровождения развития транспортного комплекса России. За более чем вековой период своего существования университет подготовил около 650 тысяч высококвалифицированных специалистов с высшим и средним профессиональным образованием, дал старт развитию десятка крупных научных школ в сфере транспортной науки [12, с. 56]. Вуз получил и международное признание, в 2016 году за значительный вклад в развитие железнодорожного транспорта Монголии был награжден орденом Полярной Звезды.

РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА

27 июня 2017 года Министерство транспорта Российской Федерации опубликовало распоряжение «Об утверждении устава федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта (МИИТ)», в соответствии с которым Московский государственный университет путей сообщения имени Николая II был переименован в «Российский университет транспорта». О создании университета нового типа на базе

МИИТ, писал в статье «Каким будет Российский транспортный университет» директор Административного департамента Минтранса К. А. Пашков: «В России единственный вуз – МИИТ – сохранил всю учебную цепочку от школы до академии последиplomного образования..., создание РУТ на базе МИИТ – это исторически обусловленное и правильное решение: у нас нет вуза с более сильной научной базой, научными школами, инфраструктурой» [27 с. 9]. В феврале 2017 года Коллегия Министерства транспорта Российской Федерации приняла решение о создании на базе МИИТ современного научно-образовательного центра – Российского университета транспорта [28]. Российский университет транспорта стал крупнейшим отраслевым университетом страны, который осуществляет кадровое обеспечение и научное сопровождение развития транспортной отрасли России.

В 2017 году университет стал лауреатом Международной транспортной премии «Золотая колесница» в номинации «Достижения в области транспортной науки и образования». В 2018 году университет осуществлял научно-техническое сотрудничество со 172 вузами-партнёрами и организациями из 49 стран и впервые был включён в международный рейтинг: региональный рейтинг развивающихся стран Европы и Центральной Азии QS World University Rankings. В апреле 2018 года университет вошёл в число вузов, которые получили право разрабатывать и утверждать самостоятельно подготовленные образовательные стандарты по всем уровням высшего образования. В сентябре 2019 года Российский университет транспорта был включён в список 1200 лучших вузов мира по версии Московского международного рейтинга вузов «Три миссии университета» в интервальную группу 1001–1100 в мировом рейтинге и в интервальную группу 48–58 среди российских вузов. В 2019 году вуз получил автономный статус. В настоящее время университет выступает передовым межтранспортным и общетранспортным научно-образовательным центром. В стенах учебного заведения функционируют 24 научные школы; интеллектуальная собственность Российского университета транспорта представлена 62 действующими патентами Российской Федерации [29].

Ректор Российского университета транспорта А. А. Климов, выступая на заседании

президиума Союза ректоров с докладом, посвящённым перспективам развития транспортного образования, отметил основные направления научной и образовательной деятельности вуза: «...транспорт и транспортное строительство, логистика, цифровые технологии, экономика транспорта, интеллектуальные системы, высокоскоростное движение, транспортная безопасность и многое другое... Мы – единственный общетранспортный вуз в стране, и на нас возложена задача координации программ развития всей отрасли транспортного образования» [30].

За 125 лет Российский университет транспорта подготовил многие десятки тысяч высококвалифицированных специалистов для транспортной отрасли страны. Верность традициям, умение откликаться на веяния времени и работать на перспективу позволяют Российскому университету транспорта оставаться в рядах ведущих университетов России.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Люди русской науки. Очерки о выдающихся деятелях естествознания и техники / Под ред. И. В. Кузнецова. – М., 1965. – Т. 3. – 580 с.
2. МИИТ на рубеже веков / Под общ. ред. Б. И. Лёвина. – М.: МИИТ, 2002. – 641 с. [Электронный ресурс]: http://library.mii.ru/photo/rare_izdaniya/03-78004.pdf. Доступ 09.04.2021.
3. Лёвин Б. А. Традиции, проверенные временем // Наука и техника транспорта. – 2004. – № 2. – С. 88–94. [Электронный ресурс]: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=9285248>. Доступ 09.04.2021.
4. Наш первый выпуск // Инженер транспорта. – 1979. – № 13. – 25 мая.
5. Московский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени Институт Инженеров железнодорожного транспорта имени И. В. Сталина за 40 лет Советской власти. – М., 1957. – 136 с.
6. За новый советский вуз // Инженер транспорта. – 1979. – № 22. – 19 октября.
7. МИИТ: 110 лет на службе отечеству / Под ред. Б. А. Лёвина. – М., 2006. – 328 с. [Электронный ресурс]: http://library.mii.ru/photo/rare_izdaniya/%D1%83%D1%87%D1%91%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%BC%D0%B8%D0%B8%D1%82%D0%B0.pdf. Доступ 09.04.2021.
8. Факты и цифры // Сталинец. – 1949. – № 26. – 7 ноября.
9. Лёвин Б. А. «Минтовская» глава в истории Московского метрополитена // Метро и тоннели. – 2016. – № 2. –

С. 35–36. [Электронный ресурс]: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26023785>. Доступ 09.04.2021.

10. Кафедра «Железнодорожные станции и транспортные узлы». Сайт Российского университета транспорта. [Электронный ресурс]: <https://www.mii.ru/depts/51>. Доступ 09.04.2021.

11. Быть на высоте новых задач // Сталинец. – 1949. – № 16. – 1 сентября.

12. Лёвин Б. А. Четыре юбилея МИИТа // Транспортная стратегия – XXI век. – 2016. – № 33. – С. 52–59. [Электронный ресурс]: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26540348>. Доступ 09.04.2021.

13. Справочник для поступающих в институт. – М., 1951. – 139 с.

14. Научные школы. Сайт Российского университета транспорта. [Электронный ресурс]: <https://www.mii.ru/science/scientific-schools>. Доступ 09.04.2021.

15. Ордена Ленина МИИТ имени И. В. Сталина // Сталинец. – 1950. – № 24. – 9 июня.

16. Крупнейший транспортный вуз страны // Инженер транспорта. – 1979. – № 14. – 1 июня.

17. Награды МИИТа // Инженер транспорта. – 1976. – № 22. – 24 сентября.

18. Крупнейший транспортный вуз страны // Инженер транспорта. – 1976. – № 7. – 18 марта.

19. Архивно-библиотечный фонд ВДНХ. [Электронный ресурс]: <https://arhiv.vdnh.ru/>. Доступ 25.05.2021.

20. Рубеж десятой пятилетки // Инженер транспорта. – 1976. – № 11. – 15 апреля.

21. Вступая в новый учебный год // Инженер транспорта. – 1976. – № 20. – 9 сентября.

22. Кафедры МИИТа транспорту. Исследования в области ВСНТ // Инженер транспорта. – 1979. – № 21. – 12 октября.

23. Распространять опыт московских железнодорожников // Инженер транспорта. – 1979. – № 22. – 19 октября.

24. Иноземцев Владимир Григорьевич. Сайт Российского университета транспорта. [Электронный ресурс]: <https://www.mii.ru/page/171556>. Доступ 09.04.2021.

25. Крупнейший транспортный вуз // Инженер транспорта. – 1996. – № 16–17 (2056–2057). – 7 июня.

26. Сайт Президента России. [Электронный ресурс]: <http://kremlin.ru/events/president/news/36338>. 26 сентября 2006. Доступ 09.04.2021.

27. Пашков К. А. Каким будет Российский транспортный университет // Государство и транспорт. – 2016. – № 4. – С. 7–10.

28. Путь длиной в 115 лет: от инженерного училища до крупнейшего университета России // Инженер транспорта. – 2016. – № 11 (802). – 21 сентября.

29. РУТ (МИИТ) сегодня. Сайт Российского университета транспорта. [Электронный ресурс]: <https://www.mii.ru/depts/51>. Доступ 09.04.2021.

30. Мы создаем движение. На наши вопросы отвечает ректор Российского университета транспорта (МИИТ) Александр Климов // Газета «Комсомольская правда». – 21 ноября 2019. Сайт газеты «Комсомольская правда». [Электронный ресурс]: <https://www.kp.ru/daily/27058/4125809/>. Доступ 09.04.2021. ●

Информация об авторах:

Федякин Алексей Владимирович – доктор политических наук, профессор, заведующий кафедрой истории Российского университета транспорта, Москва, Россия, avf2010@yandex.ru.

Медведев Сергей Владимирович – кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры истории Российского университета транспорта, Москва, Россия, speransky1809@yandex.ru.

Танцевова Анастасия Владимировна – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории Российского университета транспорта, Москва, Россия, tantsevoval@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 25.05.2021, одобрена после рецензирования 18.06.2021, принята к публикации 25.06.2021.