



Совсем недавно глава нашего района Анатолий Курицин благодарил от лица угличан министра транспорта Максима Соколова за то, что Угличу вернули железнодорожное сообщение со столицей. Встреча происходила в стенах очень известного в России учебного заведения – Московского государственного университета путей сообщения императора Николая II, ректор которого – профессор Борис Лёвин – не только сыграл свою роль в решении проблемы, но и, как оказалось, очень трогательно относится к нашему городу. Недаром он отправил к нам в день рождения Углича группу студентов, которые рассказывали всем желающим, какие профессии можно получить в МИИТ. Мы тоже встретились со студентами, и нам показалось интересным узнать побольше об этом востребованном и универсальном учебном заведении с прицелом на угличских абитуриентов, а заодно и выяснить лично у ректора МИИТа, нет ли у него и его высокопоставленных коллег каких-то важных планов, связанных с Угличем. Подталкиваемые такой целью, мы прибыли в Москву к Борису Лёвину на интервью.

**– Борис Алексеевич, для нас очень важно, чтобы в Углич вернули поезда. Вы были участником этой истории. Расскажите, пожалуйста, как это свершилось.**

– Событие меня, прежде всего, приятно удивило тем, что были совместные действия вашего главы района Анатолия Курицина и настоятеля Воскресенского монастыря игумена Димитрия. В Углич приехали люди из транспортной отрасли: о чём говорить, о

чём спрашивать? Оказывается, у угличан голова болит о том, что нет пассажирского движения. Понятно, что в современных условиях не всегда все просто решается, но в результате все-таки вышло постановление по российским железным дорогам, и уже в ближайшее время первые поезда Москва-Углич-Рыбинск пойдут. Я знаю, что намного больше проблем с транспортом, который шёл бы в Санкт-Петербург. Но руководитель РЖД обещает, что это в перспективе. Главное – начать, а дальше процесс пойдёт.

И здесь я не могу не вспомнить прошлый год – тогда министр транспорта РФ Максим Юрьевич Соколов посетил ваш маленький, но прекрасный город (и я тоже был с ним). В ходе общения с коллегами он узнал о тех проблемах, которые волнуют угличан прежде всего: пассажирское движение и восстановление Воскресенского монастыря.

.....  
.....

**В составе университета две академии (Российская академия путей сообщения и Российская открытая академия транспорта), девять институтов (Гуманитарный институт; Институт международных транспортных коммуникаций; Институт прикладных технологий; Институт пути, строительства и сооружений; Русско-немецкий институт; Институт транспортной техники и систем управления; Институт управления и информационных технологий; Институт экономики и финансов; Юридический институт, Научно-исследовательский институт транспорта и транспортного строительства), 4 факультета (Вечерний факультет, Центр «Предуниверсарий», Центр «Высшая школа педагогического мастерства», Центр подготовки научных сотрудников), гимназия, правовой колледж, медицинский колледж.**

.....  
.....

Министр у нас человек внимательный и ответственный, и главная заслуга в том, что до него эту информацию донесли, а он понял, что это надо реализовать. И вот сейчас эти замыслы практически воплощены в жизнь. Железнодорожное сообщение с Москвой восстановлено. А восстановление монастыря, я думаю, скоро начнётся более интенсивно. Туда не раз приезжали наши специалисты, учёные, делали соответствующие оценки, у нас есть практика восстановления монастырей, в частности,

Иосифо-Волоцкий монастырь – мы уже восстанавливаем его на протяжении двенадцати лет. Туда летом выезжает студенческий отряд, студенты выполняют конкретные работы, перечень, объём которых был определён нашими учёными. Как мы уже убедились, это имеет большое значение для наших начинающих специалистов, потому что когда студент принимает участие в такой важной патриотической исторической работе, он много для себя получает: и вдохновение и иное отношение к истории. Со следующего года отряд МИИТовцев приедет и в ваш Воскресенский монастырь, а, может быть, и не только в него, поскольку мы получили просьбу о помощи ещё и от другого монастыря в Угличе.



**– Борис Алексеевич, вы возглавляете одно из старейших знаменитых учебных заведений России. Мы уже успели познакомиться с некоторыми университетскими достопримечательностями. Всё очень интересно. Когда мы входили сюда, то увидели памятник императору Николаю II. Расскажите, пожалуйста, об истории МИИТа.**

– Знаете, мы в прошлом году отметили его 120-летие. Это один из старейших университетов России. Создан он был в 1896 году указом Николая II, император его подписывал здесь, в Москве, потому что это происходило в момент коронации. Готовясь к этому событию, мы посчитали просто необходимым вернуть себе связь с именем Государя, и теперь мы называемся «Московский государственный университет путей сообщения императора Николая II», а первое название было: «Императорское московское инженерное училище». Великая княгиня Мария Владимировна Романова приезжала на это значимое событие. Были торжественное открытие монумента Николаю II и ряд других мероприятий. Но самое главное, что в юбилейный год институт отметил для себя то, что было сделано за долгие годы – традиции. Они, безусловно, всё время сопровождали наш университет, оценили их с позиций сегодняшнего дня, сопоставили с современными – насколько мы отвечаем тем чаяниям и заботам, которые были сформулированы на протяжении многих лет плеядой руководителей.

Сегодня у нас в университете 118 тысяч обучающихся, из них студентов 63 тысячи. Сейчас университет переживает новое развитие: с 1 июля этого года по поручению президента и по решению правительства было вынесено решение о том, чтобы на базе нашего университета создать общий транспортный университет. С точки зрения нашего времени, это новость долгожданная и полностью соответствующая задачам сегодняшнего дня.

Мы рады принимать выпускников школ отовсюду, из Углича тоже.

### ***– Какие самые востребованные специальности в МИИТ?***

– На сегодня самая востребованная специальность – это логистика. И это естественно, потому что мы долгое время не нуждались в этой специальности – у нас было сугубо плановое хозяйство. Сейчас бизнес видит транспорт как основу развития и содержания бизнеса. Когда все понимают, что любое общество не может развиваться быстрее, чем развивается транспорт, конечно, во главу угла ставится логистика. Она диктует требования к транспорту. Она диктует требования к сети не только железных дорог, но и любых дорог. Касается это и водного транспорта. Она требует сегодня решения на новом уровне технического и технологического сопряжения различных видов транспорта. Но логистика – это одна из многих наших специальностей. Их у нас, если брать бакалавриат, 57, если брать магистратуру – 37, если брать специалитет – то тоже порядка 10 специальностей. И все специальности важны. Очень большой популярностью пользуется строительство железных дорог, потому что здесь выходят специалисты не только в области такого профиля строительства, но и по

автомобильным дорогам и водным магистралям. Очень популярны специальности, связанные с управлением, с информационным обеспечением, есть и такие, которые, на первый взгляд, считаются не транспортными: например, экономика транспорта у нас существует уже 85 лет. И специфика транспорта настолько велика, что если мы возьмем экономиста из обычной высшей школы, то его надо многому переучивать. Он должен знать технологию, он должен знать транспорт, всю работу, это мы даём в университете.

В последнее время, порядка 20-ти лет, очень востребованы юридические специальности, но, опять, это не те юристы, которых готовит классический университет, а это, прежде всего, знатоки транспортного права, сегодня поиск таких специалистов – актуальнейший вопрос для всего мира.

Готовим специалистов по безопасности на транспорте, это тоже сейчас очень актуально. Если пойдём в другую сторону, то есть очень интересная специальность «Социальный сервис и туризм». Вроде бы, к чему эта специальность? Во-первых, без транспорта туризм невозможен, во-вторых, мы уже давно, изучая зарубежный опыт, убедились, что, например, во Франции железные дороги за счёт сервиса и туризма получают второй бюджет. Это потребовало развития данного направления. Прежде всего, нам нужно подготовить кадры, и мы были первым вузом, который начал готовить кадры для социального сервиса и туризма. Нашими ребятами не просто довольны в России, ими восхищаются за рубежом. У нас есть практика зарубежная по целому ряду специальностей, мы привыкли к обмену с французами, немцами, англичанами. Но именно по социальному сервису и туризму стали навязчиво предлагать остаться за рубежом. Оказывается, нашим и зарубежным коллегам очень важно их мнение и умение, чтобы привлечь российского туриста за рубеж. И я считаю, что это очень значимо для наших специалистов – выпускников.

У нас учится более 1500 иностранцев по самым разным специальностям. В последнее время много студентов из Китая (а в Китае немало учится россиян). Поскольку наша страна строит много за рубежом, у нас стало больше студентов из таких стран, как Мьянма, Аргентина. Этот тоже для нас определенная школа, потому что здесь МИИТ выступает не только как вуз который дает знания, а, прежде всего, определяет для этих стран: каких специалистов и сколько им необходимо. Приезжает сюда посол, и они сразу формулируют задачу: «Мы начинаем строить метро, такое, как в Москве, скажите, кто нам нужен», – и наши учёные говорят, сколько нужно проходчиков, тоннельщиков, специалистов в области строительства путей в метро.



См. также: [Борис Левин: Главное – начать, а дальше процесс пойдёт](#)



См. также: [Борис Левин: Главное – начать, а дальше процесс пойдёт](#)