

# ALMA-PATER РОССИЙСКИХ ПУТЕЙЦЕВ

Текст Игорь Шумейко, Бахтиёр Абдуллаев

**МИИТ сегодня – это две академии, восемь институтов, 37 филиалов. Общий контингент студентов: более 118 тысяч человек, включая представителей десятков стран ближнего и дальнего зарубежья. Из них около 19 тысяч получают среднее профессиональное образование, свыше 45 тысяч – высшее, более 750 человек в аспирантуре и докторантуре. По неофициальным данным, МИИТ входит в пятёрку крупнейших университетов мира и является победителем в общероссийских конкурсах, завоёвывающим гранты правительства РФ и Еврокомиссии наравне с крупнейшими университетами мира. О традициях, истории, дне сегодняшнем и будущем вуза и страны рассказал ректор МИИТа Борис Алексеевич Лёвин.**

– Борис Алексеевич, в ноябре 2011 года на встрече в Новосибирске премьер Владимир Владимирович Путин определил главный приоритет работы государства на многие годы: развитие транспорта. Качество подготовки кадров путейцев – один из ключевых пунктов этой программы. Понятно, что МИИТ как авторитетнейший вуз страны в стороне от решения этой проблемы не останется.

– Позиция премьера полностью соответствует и требованиям времени, да и нашей истории. Транспортному образованию страны почти два века, государство всегда заботилось о подготовке инженеров транспорта. Это вызвано особой ролью отрасли в развитии экономики страны, межрегиональных и международных связей, обеспечении обороноспособности государства. Престиж железнодорожной профессии всегда был очень высок. До 1917 года выпускники отраслевых университетов получали довольно высокий чин в государственной табели о рангах, считались одними из самых высокооплачиваемых специалистов в России, имели соответствующие специальности и должности, знаки различия.

История нашего вуза начинается с конца XIX века, когда по Высочайшему повелению в Москве было создано Императорское Московское инженерное училище (ИМИУ). К 1896 году в России была создана сеть железных дорог, протяжённостью 3600 километров, внедрялась новая техника, самые передовые по тем временам технологии перевозочного процесса. Бурно развивающейся отрасли требовались специалисты, способные управлять деятельностью железных дорог. Един-



ственный российский институт путей сообщения в Санкт-Петербурге уже был не в состоянии выполнять заказ государства по подготовке инженеров-путейцев. Строительство Транссибирской магистрали – объекта геополитического значения – потребовало создания нового железнодорожного вуза. Он неоднократно менял своё название, неизменным оставалось одно – высочайший уровень подготовки кадров для отрасли.

В 1993-м вуз получил статус университета. Но аббревиатура МИИТ настолько была известна в стране и за рубежом, что её сохранили в новом названии.

История МИИТа запечатлена в камне, бронзе и мраморе. Ряд зданий – памятники архитектуры конца XIX века и охраняются государством. Восстановлен первоначальный облик Зала торжеств с университетским храмом Святого Николая Чудотворца,

вновь освящённым в 2001 году Патриархом Московским и всея Руси Алексием II.

На фасаде главного корпуса – барельеф в память миитовцев, погибших в годы Отечественной войны, а рядом на скамейке восседает бронзовый студент ИМИУ в форме 1896 года. Этот памятник, судя по вниманию прессы, уже стал достопримечательностью Москвы.

– В историю МИИТа вписано ещё и имя выдающегося иерарха Русской Православной Церкви митрополита Питирима.

– Да, наш студент Константин Нечаев, став митрополитом Питиримом, вернулся в МИИТ уже как основатель кафедры теологии, первой в технических вузах страны. Кафедра оказалась интересной не только христианам. Мы сознательно делаем упор на историю и взаимодействие разных культур и религий. В Домовой церкви МИИТа, тоже восстановленной усилиями Владыки, освящённой Патриархом, венчаются многие наши студенты – как венчался ещё дед академика Велихова. А знаете, кто после 1990-х вернул к жизни такую традиционную форму обучения и воспитания, как стройотряды? Первыми после долгого перерыва стали студенты – будущие строители железных дорог, мостов, добровольно восстанавливавшие Иосифо-Волоцкий монастырь, где служил митрополит Питирим! Мы от своей истории никогда не открещивались. Скажем, на нашей территории есть памятник наркомому путей сообщения Советской России Феликсу Эдмундовичу Дзержинскому. А сколько раз нам «настоятельно рекомендовали»



убрать памятник! После смерти Дзержинского митовцы сами обратились с просьбой поставить ему памятник, принесли с холерного кладбища постамент для него. Всё это наша история! Ещё одна традиция – студенческое братство. «Ассоциации выпускников МИИТ», кроме России, созданы в Израиле, Канаде и США.

– **Чем Вы как ректор гордитесь и какие проблемы пока не удалось решить?**

– Всё полезное и эффективное, что сделано за 14 лет моего пребывания на посту ректора, – результат работы команды единомышленников, которая практически полностью состоит из коренных митовцев. Когда в 1997 году трудовой коллектив доверил мне пост ректора, положение вуза было достаточно серьёзным. Реформы экономики первой половины 1990-х годов привели к существенному сокращению бюджетного финансирования вузов,

проблемам с модернизацией материально-технической и лабораторной баз, а также во взаимоотношениях с поставщиками энергии и так далее. Устаревшее оборудование, ветхие здания и сооружения, низкая зарплата, старение преподавательского состава – вот далеко не полный перечень проблем, с которыми пришлось столкнуться. Скажу откровенно, перед нами остро встал вопрос выживания. Суть проведённой реформы управления вузов состояла в слиянии родственных факультетов в институты и наделение их правом самостоятельной финансово-хозяйственной деятельности.

С 1997 года пошёл устойчивый рост внебюджетных доходов университета, в первую очередь за счёт выполнения хоздоговорных работ и оказания платных образовательных услуг. Это позволило существенно повысить уровень социальной защиты сотрудников и студентов, привести в порядок материально-техническую базу университета, инженерные коммуникации, общежития, Дворец спорта, поддержать аспирантов и молодых учёных. Важный аспект реформы управления – университет готов к интеграции с техникумами. В своё время в состав МИИТа безболезненно и с выгодой для себя вошли ранее подведомственные МПС гимназия и медицинский колледж.

Это очень важно для дальнейшего развития системы отраслевого образования, сохранить которую удалось при

### Справка «МР»

**Борис Алексеевич Лёвин** – российский учёный, доктор технических наук, профессор, с 1997 года и по настоящее время является ректором Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).

В 1968 году окончил Московский электротехнический техникум. В 1973 году – Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Автоматика и телемеханика». С 1973 года – инженер кафедры «Автоматизированные системы управления»; с 1977 года – заведующий аспирантурой МИИТа.

В 1989 году по инициативе и под руководством Бориса Лёвина на базе аспирантуры создан Отраслевой центр подготовки научно-педагогических кадров. С 1991 года – ректор Всесоюзного института повышения квалификации руководителей и специалистов железнодорожного транспорта. Под руководством Лёвина институт превратился в передовое учебное заведение



России и в 1995 году указом Президента РФ преобразован в Российскую академию путей сообщения. С 1997 года – ректор Московского государственного университета путей сообщения. При непосредственном участии Лёвина разработаны основные направления и механизмы реформирования железнодорожного транспорта, методология организации работы транспорта России в рыночных условиях. Автор более 180 научных и научно-методических трудов.



поддержке руководства министерства транспорта и лично министра Игоря Евгеньевича Левитина. Приращение вуза другими структурами шло постепенно – в состав МИИТа вошли: Российская академия путей сообщения; Институт защиты предпринимателя (ныне Юридический институт); Российский государственный открытый технический университет путей сообщения (с начала 2009 года); 17 отраслевых техникумов и колледжей, Школа усовершенствования руководящего состава (ШУРС).

Для реализации приоритетного национального проекта «Образование» необходима модернизация системы профессиональной подготовки кадров. Процесс этот должен идти с равной долей участия государства, работодателей и учебных заведений. Он также предусматривает разработку новых государственных образовательных стандартов, корректировку законодательной и налоговой базы, непосредственное участие работодателей в формировании номенклатуры востребованных специальностей, учебных планов и программ. Всё это направлено на совершенствование целевой подготовки кадров.

Показательно (я сужу об этом по позиции руководителей крупнейших транспортных компаний), что работодатели сегодня стремятся стать активными участниками образовательного процесса. Они готовы вкладывать значительные средства в отраслевые

**Важный аспект реформы управления – университет готов к интеграции с техникумами.**

вузы, готовить специалистов в рамках целевой контрактной подготовки, инвестировать вузовскую науку.

Их сдерживает существующий налоговый климат. Сегодня он невыгоден для предприятий, которые желают заключить с вузами договор на целевую подготовку кадров или безвозмездно передать в учебных целях дорогостоящее оборудование. Тем не менее, консолидированный бюджет МИИТа сегодня приближается к шести миллиардам рублей. Нарастивание внебюджетных доходов позволило поднять среднемесячную зарплату профессорско-преподавательского состава до сорока четырёх тысяч рублей. Только четверть этой суммы оплачивается из федерального бюджета.

– Среди выпускников МИИТа, кроме известных «олигархов» Вексельберга, Блаватника, многолетний в прошлом министр сельского хозяйства России Алексей Гордеев. Неужели университет готовит и специалистов аграрного профиля?

– Алексей Васильевич сам прокомментировал этот факт, подчеркнув, что уровень фундаментальной подготовки в вузе настолько высок, что позволяет миитовцам успешно

работать практически в любой сфере российской экономики, в том числе и в сельском хозяйстве.

Если вернуться к теме наших базовых ценностей, то в их перечне одно из основных мест занимает качественная фундаментальная подготовка студентов, независимо от их будущих специальностей. В этом причина высокого реноме миитовского диплома и конкурентоспособности наших выпускников на рынке труда.

– Борис Алексеевич, каков Ваш взгляд на железнодорожные династии. Чем объяснить, что из поколения в поколение люди стремятся продолжать дело своих отцов и дедов?

– Железнодорожные династии – сплав государственных и семейных традиций. В железнодорожных семьях – и это я знаю по своей жизни – царит особая атмосфера. Это трудно передать словами, но часто ещё в десятилетнем возрасте человек решает связать судьбу с железнодорожным транспортом... И выполняет это решение. МИИТ видит свою миссию в сохранении и развитии железнодорожных династий. Я тоже могу считать себя вышедшим из династии железнодорожников. Отец работал машинистом на Горьковском направлении Московской железной дороги. Бабушка по линии мамы тоже работала на железной дороге. Если брать от истоков, особо вспоминаю своего предка Арсентьева. Мой прапрадед был главным под-





рядчиком на строительстве железной дороги Санкт-Петербург – Москва, на участке от Бологое до Твери. Этот первый транспортник нашей семьи жил тогда в Твери. На заработанные деньги он нанял строителей и к действующей церкви в Санкт-Петербурге пристроил колокольню.

– МИИТ в прошедшие годы стал победителем федеральных конкурсов среди вузов, внедряющих инновационные программы развития. Будет ли продолжена эта добрая традиция и станет ли университет добиваться присвоения статуса национального исследовательского вуза?

– В год нашего 115-летия, было это в прошлом году, МИИТ посетил председатель правительства Владимир Владимирович Путин. Он познакомился с нашим мультимодальным образовательным центром и поручил соответствующим структурам проработать вопрос о создании на базе МИИТа Национального исследовательского транспортного университета. Возможный новый статус для нас не самоцель. Важнее реализация идей, заявленных в плане развития вуза на ближайшие годы. Это создание Научно-образовательного центра (НОЦ) «Интеллектуальная навигация наземного транспорта на основе спутниковой системы ГЛОНАСС и эталонных координатных моделей траекторий движения». Там будет проходить разработка и внедрение интеллектуаль-

**Это трудно передать словами, но часто ещё в десятилетнем возрасте человек решает связать судьбу с железнодорожным транспортом...**

ных транспортных систем навигации и управления движением мобильных объектов наземного транспорта.

Также в планах создание НОЦ «Разработка технических требований к скоростному трамваю для условий эксплуатации на территории Российской Федерации». Такой трамвай – идеальный вид городского общественного транспорта, он отвечает всем современным требованиям урбанистики и экологии. Надеемся, что сможем сформулировать технические требования к объектам инфраструктуры и подвижному составу для модернизации и развития в городах существующих и новых транспортных сетей для комфортной и безопасной перевозки пассажиров.

На базе Межкафедральной лаборатории высокопроизводительных параллельных вычислений мы планируем создать Международный научный центр «Новейшие математические методы анализа и моделирования сложных систем». МИИТ участвует в конкурсе на получение гранта для проведения научных исследований

под руководством профессора Андрея Юрьевича Хренникова – создателя и директора Международного центра математического моделирования в Университете Линнея (Швеция). Андрей Юрьевич является автором более 350 статей в ведущих международных журналах по фундаментальной и прикладной математике, математической физике, биологии, социальным наукам, информатике, экономике. В Центре будут заниматься математическим моделированием сложных систем иерархической архитектуры для решения фундаментальных и прикладных задач в области информационной безопасности, логистики, анализа сложных электрических сетей, оптимизации дискретных динамических систем, анализа хаотических режимов (в частности, в электрических и транспортных сетях), экологии, экономики, теории сложности и параллельных вычислений с использованием суперкомпьютера. В МИИТе работает большая группа высококвалифицированных учёных, проводящих исследования в различных областях фундаментальной и прикладной математики и смежных дисциплин. Также есть вся необходимая IT-инфраструктура: лаборатория высокопроизводительных параллельных вычислений и вычислительный кластер – суперкомпьютер СКИФ. Центр будет реализовывать проекты, комбинирующие фундаментальные исследования в об-



ласти математики и вычислительных методов с конкретными приложениями по тематикам, представляющим интерес для транспортной отрасли.

– Исторически первыми студентами МИИТа были путейцы. Мы уже говорили о том, что уровень подготовки специалистов в вузе так высок, что им по силам любые отрасли народного хозяйства. Сейчас список специальностей, по которым ведётся набор студентов, выходит за рамки потребностей РЖД. Как зарекомендовали себя учебные курсы, по которым прошли три-пять выпускников дипломированных специалистов?

– Не стоит сводить систему подготовки для железнодорожного транспорта только к инженерным специальностям и работе машинистов. Скажем, психолог, оценивающий состояние состава смены, перед тем как они приступят к работе, – это тоже профиль РЖД. На машинисте лежит огромная ответственность: наше время не способствует укреплению уверенности. Все машинисты проходят психологическую подготовку, чтобы знать, как действовать во внештатных ситуациях. Систему железнодорожных перевозок можно рассматривать и как сферу услуг. Несколько лет назад мы проводили мониторинг работы железных дорог во Франции и с удивлением обнаружили, что на сервисе и туризме они зарабатывают дополнительный бюджет, не уступающий основному! Сейчас исследования

**Все машинисты проходят психологическую подготовку, чтобы знать, как действовать во внештатных ситуациях.**

по тематике «Организация сервиса и туристического обслуживания на железнодорожном транспорте» мы ведём уже в рамках государственной программы. Самый большой конкурс у нас – на правовые специальности. Юридический институт МИИТа твёрдо держит третье место в рейтинге вузов после МГУОА и юрфака МГУ, и это несмотря на разговоры о ненужности юридических специальностей в технических вузах! Именно право выступает как основной регулятор транспортных отношений. На рынке труда востребованы выпускники МИИТа по направлению «Таможенное дело». Здесь нам вообще ничего придумывать не пришлось: таможенное ведомство само обратилось к нам с предложением открыть такую специальность. Там давно заметили, что если взять, к примеру, нашего вагонника и в течение полугодия преподавать ему таможенное дело, из него получится отличный работник. А сделать из выпускника Таможенной академии специалиста по вагонам – задача нескольких лет. Сейчас направление исследований «Международные транспортные коридоры: социально-политические аспекты» финансируется из госбюджета.

– Любой вуз, любая организация постепенно обрывает традиции. Каковы главные традиции МИИТа?

– Возможно, это прозвучит пафосно, но я считаю, что наши традиции и базовые ценности остаются неизменными. Это работа в интересах государства, тесная связь с производством, высокая квалификация профессорско-преподавательского состава, передовые научные школы, качественная фундаментальная, профессиональная и практическая подготовка специалистов всех уровней. Начнём с того, что для всех наших первокурсников первой учебной аудиторией является Музейный центр университета. Но это не дежурные экскурсии, образовательный процесс начинается с изучения истории отрасли и вуза. Богатейшим историческим фондом располагает наша библиотека. Все первокурсники проходят через мемориальные лаборатории выдающихся учёных прошлого: Ивана Алексеевича Каблукова, Филиппа Емельяновича Максименко и Лавра Дмитриевича Проскурякова. Там стоит рабочее оборудование, которое сейчас используется как эффективное средство фундаментальной подготовки специалистов.

– Вуз – это в первую очередь наука. Но в науку государство после девяностых вкладывалось очень неохотно. Идёт ли теперь молодёжь «в науку»?

– Большой вопрос для многих вузов, и МИИТ здесь не исключение.





Молодого человека, который всерьёз занимается наукой, иначе как фанатиком не назовёшь: пока это недоходно и, к сожалению, не очень престижно. По-хорошему, в каждой группе как минимум шестьдесят процентов студентов должны заниматься наукой. Из них процентов до тридцати станут учёными. Другим эти навыки необходимы как будущим руководителям. О необходимости подготовки высококвалифицированных инженеров-путейцев говорил Владимир Владимирович Путин во время своего визита в МИИТ. Но быстро такие масштабные перемены не происходят, слишком долго отрасль была «в загоне». Должна быть продуманная государственная политика и взаимодействие между предприятиями и вузами. Для нас, семидесятников, занятия наукой были хорошей добавкой к стипендии. Мы больше нигде не работали. Сегодня студент, если он занимается фундаментальными исследованиями, однозначно не сможет заработать столько же, сколько заработал бы, выполняя, например, работу системного администратора, тестировщика программного обеспечения или консультанта по использованию материалов дорожных покрытий. Есть отдельные фирмы и госструктуры, которые платят неплохие деньги «за науку» – но это прикладные исследования, и таких компаний мало. А фундаментальные исследования требуют много времени и сил. Мы всё это понимаем и стараемся создавать условия молодым учёным. Ввели надбавки для талант-

**В вузе эффективно осуществляется продажа лицензий на высокотехнологические процессы для выпуска научно-технического продукта.**

ливых и перспективных ассистентов. Конечно, не так много, но уже достаточно, чтобы молодой человек мог заниматься преподавательской деятельностью и не мерить время от зарплаты до зарплаты. В вузе эффективно осуществляется продажа лицензий на высокотехнологические процессы для выпуска научно-технического продукта. В 2009 году студенты и сотрудники МИИТа получили 24 гранта международных фондов для обучения, стажировки и работы за рубежом, в том числе 17 грантов от фондов зарубежных организаций, 3 стипендии Президента РФ для обучения в зарубежных университетах и 5 грантов РФФИ для выполнения научных исследований в зарубежных научных организациях. Дважды, в 2008 и 2010 годах, МИИТ получал гранты Европейской Комиссии по программе «Эразмус Мундус: окно внешнего сотрудничества», направленной на развитие академической мобильности между вузами Европы и России.

– **Борис Алексеевич, расскажите о воспитании, гуманитарной составляющей образования в МИИТе.**

– В программе МИИТа – мощный гуманитарный блок обязательных программ. Важную работу проводят Фонд митрополита Питирима, известный вам Литературно-исторический клуб МИИТа, встречи в котором становятся событиями московского уровня. Центральная пресса уделяет ему немало внимания. Послушать таких людей, как Валентин Распутин, Владимир Крупин, Валерий Ганичев, Леонид Ивашов, Юрий Поляков, Владимир Хотиненко, сюда приходят не только преподаватели, студенты МИИТа, но и многочисленные ценители российской истории, литературы, искусства.

– **Как Вы относитесь к Болонским стандартам «4+2» применительно к инженерному образованию?**

– При переходе на новые образовательные стандарты университет и действующее на его базе Учебно-методическое объединение по образованию в области железнодорожного транспорта и транспортного строительства немало сделали для того, чтобы сохранить по основным специальностям моноуровневую подготовку. На федеральном уровне нас поддержали Министерство транспорта РФ, наш учредитель, и ОАО РЖД, наш главный партнёр. Мы действовали единым фронтом и добились – в интересах отрасли – желаемого, за что огромная благодарность министру транспорта РФ Игорю Евгеньевичу Левитину и президенту компании ОАО РЖД Владимиру Ивановичу Якунину.



– Кто основные партнёры МИИТ в сфере студенческих обменов?

– В 2006 году МИИТ в число вузов-партнёров включило посольство Франции. 29 сентября 2006 года был подписан договор о сотрудничестве между МИИТ и Хвистфельдской гимназией города Гётеборга. В 2008–2009 учебном году в вузах и на фирмах Австрии, Великобритании, Германии, Италии, Соединённых Штатов Америки, Финляндии, Франции и Японии проходили включённое обучение, стажировку и производственную практику 71 студент и аспирант МИИТа. 28 иностранных учащихся были приняты на разные формы обучения в МИИТ в рамках международных договоров о сотрудничестве.

– МИИТ как «житель» Москвы и учебное заведение, вероятно, не может не участвовать в решении дорожной проблемы столицы. Речь о включении в транспортную пассажирскую сеть столицы малого железнодорожного кольца.

– МИИТ был среди тех, кто предлагал этот вариант разгрузки транспортных пассажирских потоков Москвы. Если говорить о пассажирских перевозках, то одним из реальных решений является эффективное использование всех существующих видов транспорта. Парадокс, но именно железная дорога меньше всего использу-

**У высокоскоростных поездов огромное будущее, они легко конкурируют с авиацией. Так же можно было бы решить проблемы связи наших крупных городов с европейскими.**

ется для внутригородских перевозок. Сейчас есть все шансы исправить эту ситуацию. Но есть и свои сложности, над решением которых работают митовцы. Главная – сопряжение различных видов транспорта, создание пересадочных пунктов. Учёные, в том числе и нашего института, работают над проблемой создания таких пунктов. Метро у нас развивалось самостоятельно от железнодорожного транспорта, позднее к нему привязывались другие виды городского транспорта. А теперь пришло время всё взаимоувязать в единый транспортный комплекс.

Замечу, что есть ещё один важный вопрос развития транспорта – трамвай. Он должен стать скоростным, сопряжённым с железными дорогами – выходить на железнодорожную ветку и сходить с неё на внутригородские трамвайные пути. Наши учёные предлагают свой проект высокоскоростного трамвая, мы заявили об этом на ряде конкурсов, и сейчас будет выдан

тендер на его разработку. Среди потребителей видим Москву, Санкт-Петербург и Воронеж. Губернатор области, как мы уже говорили, наш выпускник Алексей Гордеев реально оценивает возможности университета и понимает, что трамвай – это важная часть городского транспорта. В качестве примера могу привести скоростной трамвай в Волгограде. Его ещё называют метротрам.

– В разработке пересадочных узлов вы исходите из местных условий или зарубежного опыта?

– В Москве можно исходить только из местных условий. Беда нашей столицы в том, что она изначально не была рассчитана на такое количество людей. Причём не живущих, а приезжающих ежедневно в Москву и обратно. По некоторым оценкам, до двух миллионов человек в день. Это требует большого напряжения городского транспорта, а с учётом дороговизны земли и плотной застройки, нам приходится вписываться в то, что реально есть у столицы.

– Опять же сравнивая наш и зарубежный опыт решения многих проблем, можно ли говорить, что нам есть у кого учиться?

– Сравнить сложно. Мы находимся в разных условиях и по-разному используем наземный транспорт. По размерам сети мы третьи в мире.





По грузонапряжённости и грузоперевозкам – первые. Западные дороги все разные. Скажем, с США нас тяжело сравнивать. Мы на 70 процентов электрифицированы, а они нет. Это даёт им возможность не ограничиваться по высоте составов. Но они менее эффективны, так как это другой вид тяги. Если брать Европу, то там железная дорога не имеет такого значения, как у нас. Связано это с расстояниями и величиной сравниваемых стран.

Пример высокоскоростного движения – это, конечно, Германия, Франция, Южная Корея, Китай. Они вовремя начали строить отдельные пути для скоростного движения, разрабатывали специальный подвижной состав. Мы не видели в том необходимости. Сейчас мы почувствовали вкус, и наша задача в том, чтобы перенять их технологию строительства. Необходимо чётко определять перспективные направления. Если бы мы задумались десять лет назад, то мы могли бы в сочинский олимпийский проект включить скоростную дорогу Москва – Сочи, но не успели. Исторически сложилось, что у нас две столицы и ветки в центре европейской части страны перегружены. Слабость наша в том, что мы не просчитываем приоритетные направления. К примеру, во Франции столкнулись практически в то же время, что и мы с проблемой массового притока рабочей силы в мегаполисы. Москва стала завозить

**Если мы переходим на высокоскоростное движение, то, может, действительно взять европейскую колею, чтобы было движение высокоскоростного состава без границ.**

гастарбайтеров, а французы решили, что проще обеспечить удобный приезд и отъезд рабочих на предприятия. Похожим образом они решают проблему связи между столицами в Европе, скажем, проект линии Германия – Франция (Берлин – Париж). У высокоскоростных поездов огромное будущее, они легко конкурируют на таких расстояниях с авиацией. Так же можно было бы решить проблемы связи наших крупных городов с европейскими.

– Но нам трудно интегрироваться в европейскую сеть из-за разности в ширине колеи.

– Вопрос пока рассматривается на международном уровне. Это первый шаг к решению проблемы разноколейности. Был и другой проект – прийти к нам узкой колеёй, и чтобы один рельс использовался как для одной, так и для другой колеи. Поживём – увидим. Если мы переходим на высокоскоростное движение, то, может, действительно взять европейскую ко-

лею, чтобы было движение высокоскоростного состава без границ. Но это уже политика. Точно так же, как и предложение учёных МИИТа по новому виду транспорта на магнитном подвесе Берлин – Москва – Пекин. Я считаю, что это может быть очень значимый и перспективный проект, тем более другая сторона готова в него вкладываться. Кстати, таких перспективных проектов немало. Был проект выхода на Америку через Аляску по северному железнодорожному пути. Наши студенты ездили в качестве изыскателей пять лет на Дальний Восток и видели эту линию, которую в своё время начали строить и бросили. Сейчас брошенный подвижной состав на том участке стал упреком нынешнему поколению.

– Каким может быть, по Вашему мнению, идеальное решение транспортной проблемы в России?

– Такого решения нет. Но есть один нереальный пока проект, который по многим позициям помог бы решить массу проблем – от транспортной до обеспечения безопасности страны. Мне кажется, необходимо перенести столицу в центр страны. Идеальной точкой на карте в этом плане является Новосибирск. Я говорил об этом ещё двадцать лет назад. Но повторюсь, это мечта. На такой шаг в обозримом будущем никто не пойдёт, поэтому будем исходить из реальной ситуации. **MP**