

Юбилейные мероприятия
и поздравления

стр. 4–7

Жизнь по железной
дороге

стр. 9

Вектор международного
сотрудничества

стр. 10

«Будьте достойны великих дел
выпускников ПГУПС всех времён»

стр. 13

РЕКТОРСКАЯ ПРАКТИКА

210 лет назад — 2 декабря 1809 г. — высочайшим манифестом императора Александра I было учреждено первое в России высшее инженерное транспортное учебное заведение — Институт Корпуса инженеров путей сообщения, сегодня — Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I. Этот документ ознаменовал новый государственный подход к управлению транспортной отраслью страны и подготовке транспортников и транспортных строителей. Об этом историческом событии интервью с ректором университета Александром Юрьевичем Паньчевым.

— Александр Юрьевич, юбилейные даты всегда побуждают оглянуться на прошлое, подвести итоги. Прежде чем мы перейдем к обсуждению политики университета сегодня, расскажите о его истории.

— Великое начинание Александра I и его сподвижников раннего периода царствования, прежде всего М. М. Сперанского, во всей полноте раскрывается в реформе государственного управления и модернизации экономики. Император и его ближайшее окружение осознали, что для решения проблемы плохого состояния транспортных коммуникаций России требуется в числе прочих мер начать подготовку отечественных инженеров, открыть собственный институт. Для этих целей был приглашен Августин Бетанкур, испанский инженер, архитектор, ученый и педагог, один из лучших специалистов Европы.

2 декабря 1809 г. (20 ноября по старому стилю) император Александр I высочайшим манифестом учредил Корпус инженеров путей сообщения и при нем — профильный институт.

В этот юбилейный год хочется задать вопрос: удалось ли институту оправдать надежды, которые возлагали на него державный основатель, государственные деятели Михаил Михайлович Сперанский, Николай Петрович Румянцев и другие, причастные к созданию «общепольного для России учреждения», как говорил в то время главный директор путей



Ректор ПГУПС А. Ю. Панчев выступает на расширенном заседании учёного совета вуза 3 декабря 2019 г.

Интересно, что очертания сегодняшней дамбы — Комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений — практически в точности повторяют предложения ректора института Пьера Доменика Базена, подготовленные им по указанию императора после катастрофического наводнения 7 ноября 1824 г. Увы, техника и технологии строительства позволили реализовать идею только полтора века спустя при активном участии выпускников и профессоров вуза.

Не лишним будет напомнить, что весь современный подход к проектированию и строительству транспортных объектов, даже введение в обиход терминов «технично-экономическое обоснование», « типовые инженерно-строительные решения » и других, осуществлен с подачи института в 1816–1821 гг. с началом строительства первой шоссе (да-да, шоссе тогда было словом женского рода) Петербург — Москва.

Отраслевая транспортная периодическая печать создавалась по начертаниям Августина Бетанкура в стенах института. Увы, он не увидел выхода в свет первого номера научно-инженерного «Журнала путей сообщения» в 1826 г. — сегодня журнала «Железнодорожный транспорт» — старейшего отраслевого издания.

Мы не можем не вспомнить, что в апреле этого года исполнилось двести лет с момента назначения Августина Бетанкура на пост главного директора путей сообщения России, по сегодняшним меркам — министра транспорта.

Актуальными выглядят многие его проекты, идеи, сформулированные в докладной записке на имя императора Александра I в 1820 г. по итогам инспекционной поездки по стране.

В ней были высказаны среди других и соображения о строительстве порта и развитии судостроения в Севастополе, прокладке дорог на Крымском полуострове и, обратитесь внимание, Крымского моста, проект которого в том же году был подготовлен по поручению Бетанкура полковником Потье.

Благодаря созданию Института Корпуса инженеров путей сообщения уже к промышленному перевороту — к началу строитель-

«ОБЩЕПОЛЕЗНОЕ ДЛЯ РОССИИ УЧРЕЖДЕНИЕ»: ТРЕТИЙ ВЕК НА СЛУЖБЕ ОТЕЧЕСТВУ

сообщения Георгий Петрович Ольденбургский?

Создание института позволило поставить развитие транспортной сети России на прочную отечественную научно-практическую основу. Здесь использовались новейшие, передовые методики преподавания, развивались научные школы. Именно в институте впервые в России начали преподавать дисциплины, ставшие впоследствии фундаментальными для инженерного образования: высшую математику, начертательную геометрию, механику и многие другие. В этом вузе для будущих инженеров ввели изучение курса химии, очень важной дисциплины для разработки новых строительных материалов и технологий. В институте завершил свою диссертацию «О соединении воды со спиртом» преподаватель Дмитрий Иванович Менделеев, возглавлявший химическую лабораторию. Мало кто знает, что Менделеев внес свой вклад в развитие воздухоплавания, кораблестроения, нефтепроводного транспорта, логистики, тарифообразования, освоения Северного морского пути. Дмитрий Иванович много внимания уделял проблеме развития транспортной системы, понимая, что от этого во многом зависит конкурентоспособность русских товаров на мировом рынке.

Важно отметить, что по инициативе Бетанкура с первого года своего существования в институте сочеталось теоретическое обуче-

ние с практическим, студенты приобретали навыки, участвуя в реализуемых Корпусом инженеров путей сообщения инфраструктурных проектах.

Как отметил в одной из своих работ ректор Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого академик РАН Андрей Иванович Рудской, говоря об инженерном корпусе страны, «Мы все вышли из Бетанкура».

Институт давал своим выпускникам прекрасную подготовку в области строительного искусства и архитектуры. Здесь преподавали такие корифеи градостроительства, как Тома де Томон — архитектор, сотворивший чудо всемирно известного ансамбля стрелки Васильевского острова в нашем городе.

Группа совсем молодых ребят под руководством Бетанкура в 1819 г. разработала План развития Петербурга, который реализовался на протяжении нескольких десятилетий.

А с 1816 по 1843 г. Комитет строений и гидравлических работ (Комитет для приведения в лучшее устройство всех строений и гидравлических работ) — градостроительный орган Санкт-Петербурга в XIX в., или как его часто называли «Комитет красоты», возглавляли первый, второй и четвертый ректоры нашего института — Бетанкур, Базен и Гогман. Каждый выступал по современным меркам в роли и главного архитектора, и главного инженера города.

Исторический центр нашего города приобрел свою планировку и неповторимый облик во многом благодаря деятельности этих выдающихся представителей института.

Речь идет об ансамблевой застройке Исаакиевской, Дворцовой, Казанской, Биржевой, Адмиралтейской, Сенатской, Михайловской и Александрьевской площадей, Смольного монастыря, о Марсовом поле и т. д. Это именно те, кто создавал лицо города, в который нельзя не влюбиться.

С помощью мощных подъемных механизмов — кабестанов, сконструированных Бетанкуром, были установлены колонны Исаакиевского собора, а через десять лет после его смерти с помощью тех же кабестанов за полтора часа был водружен Александрьевский столп.

Под руководством Базена в Петербурге было построено 30 мостов. С именем Гогмана связаны восстановление Зимнего дворца после пожара 1837 г. и сооружение Аничкова моста.

Практически все мосты в Петербурге, а также набережные, система водоснабжения и до одной трети зданий на протяжении XIX в. были построены при участии выпускников института. Российское мостостроение сегодня во многом остается, образно говоря, зоной ответственности выпускников именно нашего вуза.

ства железных дорог — Россия располагала собственными инженерными кадрами.

За первые 100 лет существования института его студенты и сотрудники приняли участие в строительстве 263 тыс. верст сухопутных и водных путей сообщения, в том числе 70 тыс. верст железных дорог. До конца XIX в. Институт Корпуса инженеров путей сообщения был единственным высшим учебным заведением транспортного и строительного профиля.

Сотрудники и выпускники института внесли свой вклад во множество важнейших проектов. Их руками прокладывались железнодорожные магистрали: Петербург — Москва, Транссиб, Великий Северный путь — дорога Петербург — Мурманск, Турксиб, БАМ и другие. Деятельность профессоров и выпускников института обеспечила строительство метрополитенов в Москве, Ленинграде и других городах; крупнейших мостов, тоннелей, каналов, портов, ГЭС, создание наземной транспортной инфраструктуры космодрома «Байконур», систем водоснабжения обеих столиц и крупнейших городов страны и многое другое. Учеными института заложены основы научного подхода к развитию авиационного и автомобильного транспорта, внедрению электрической и тепловозной тяги на железных дорогах, современных систем управления движением и обеспечения безопасности.

(Продолжение на стр. 2)

РЕКТОРСКАЯ ПРАКТИКА



Заседание Попечительского совета Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I

(Продолжение. Начало на стр. 1)

В 1865 г. было создано Министерство путей сообщения Российской империи. Первым министром стал выпускник института, ученый и строитель железной дороги Санкт-Петербург — Москва Павел Петрович Мельников.

До этого благодаря настойчивости Мельникова в 40-е гг. XIX в. в России начались форсированное строительство пароходов, заменившее тем самым тяжелый труд 500 тыс. бурлаков, организация пароходных компаний, были построены первые отечественные паровозы и вагоны — осуществлялось самое настоящее импортозамещение, как мы называем это сегодня.

В общей сложности за период существования МПС из 42 министров, занимавших этот пост, 12 были выпускниками нашего вуза.

Полагаю, что мы должны шире пропагандировать деятельность таких выдающихся министров, как Павел Петрович Мельников и Борис Павлович Бещев. В министерство Бещева, продолжавшее почти тридцать лет, было осуществлено техническое перевооружение железных дорог страны, основой которого была электрификация и внедрение электрической и тепловой тяги взамен паровой. Заслужить звание Героя Социалистического Труда, семь орденов Ленина и два ордена Октябрьской Революции — это выдающийся результат!

В выпуске 1935 г. вместе с Бещевым было еще шесть будущих Героев Социалистического Труда, руководивших разными железными дорогами. Поистине золотой выпуск!

Заслуги института отмечены многочисленными наградами. Самыми почетными из них являются приветенная Высочайшая Грамота Императора Николая II — высшее признание заслуг в царской России, ордена Ленина и Октябрьской Революции.

Работа коллектива вуза была отмечена и высокими зарубежными наградами: польским орденом «За заслуги» I степени и монгольским орденом Полярной звезды за вклад в подготовку специалистов для этих стран.

Мы помним свою историю и гордимся ею, равно как и всеми нашими выпускниками и преподавателями. И мы благодарны руководству Санкт-Петербурга, которое поддержало наше предложение присвоить имя Бетанкура новому мосту через реку Малая Нева, построенному к чемпионату мира по футболу.

— **Университет долгий период своей истории был военным учебным заведением. Это наложило свой отпечаток на традицию и подготовку?**

— Я хотел бы отметить, что, скорее всего, создатель нашего вуза император Александр I был бы весьма удовлетворен тем обстоятельством, что его начинание получило такое развитие. Основанный им первый транспортный институт России способствовал возникновению примерно трех десятков вузов. Только к концу 30-х гг. прошлого века было создано 12 железнодорожных институтов, в которых непосредственно использовался кадровый, научный и учебно-методический потенциал первого транспортного института.

В преддверии 75-летия Великой Победы нельзя не затронуть тему защиты Отечества, которая уже два века так или иначе пронизывает деятельность учебного заведения.

В Отечественной войне 1812 г. мобилизованные учащиеся института занимались инженерным обустройством театров военных действий, мест дислокации верховного главнокомандования. Их называли пионерами. Фактически это был новый род войск, который теперь называют саперами. Кстати, мало кто знает, но звездочки на офицерских эполетах впервые в истории русской армии появились у выпускников нашего института.

Несмотря на переход вуза с 1865 г. в разряд гражданских, дисциплина и чувство ответственности у служащих Министерства путей сообщения оставались на уровне лучших воинских частей.

Во всяком случае быстрое проведение мобилизации русской армии в начале Первой мировой войны, сорвавшее планы немецкого блицкрига, было во многом обусловлено тем, что инженеры путей сообщения правильно понимали свой долг.

Мы не можем не вспомнить трудовой и патриотический подвиг тысяч выпускников института, которые делали все, чтобы обеспечить фронт и тыл всем необходимым. Московский институт инженеров транспорта уже начал выпускать специалистов, но к 1914 г. их было еще мало.

По мнению большинства специалистов, в двух мировых войнах именно железнодорожный транспорт «вывез» на своих плечах всю тяжесть борьбы.

В Первой мировой войне запаса прочности не хватило. В Великой Отечественной хватило и вагонов, и паровозов, и специалистов, которые работали круглосуточно.

Как отмечал маршал Победы Георгий Константинович Жуков: «Если бы не четкая работа железнодорожного транспорта, если бы не героический труд железнодорожников, не было бы Победы».

Вопросы транспортного обеспечения блокированного Ленинграда обсуждались в специальной оборонной комиссии во главе с профессором нашего института Дмитрием Дмитриевичем Бизюкиным.

Осенью 1941 г. происходили большие изменения в системе транспортных коммуникаций, без которых Ленинград не смог бы продолжать борьбу. Наши ученые активно участвовали в проектировании и строительстве легендарной Дороги жизни через Ладожское озеро. Оборонная комиссия ЛИИЖТа передала в штаб обороны города и горисполком разработки по созданию на станции Борисова Грива эвакуационного приемника с устройством на берегу Ладожского озера грузовых причалов.

Организацию работы в невероятно тяжелых, просто смертельных условиях «Дороги Победы» вынес на своих плечах наш выпускник, будущий Герой Социалистического Труда Борис Константинович Саламбеков.

Предложение преподавателя института Аркадия Константиновича Угрюмова, впоследствии декана, по устройству так называемой «живой блокировки» — сигнализации ручными фонарями для пропуска поездов в прифронтовой полосе — многократно ускорило продвижение поездов в блокированный Ленинград.

Более 900 студентов и сотрудников института записались в народное ополчение. 180 сотрудников института были мобилизованы на железнодорожный транспорт. Орденами и медалями СССР за годы войны были награждены 842 сотрудника и воспитанника вуза, более 200 лиижтовцев награждены медалью «За оборону Ленинграда».

1423 наших сотрудника и студента отдали за победу свои жизни. И мы помним всех поименно. Их подвиг — немеркнущий ориентир для новых поколений!

— **Как университет отметил свой юбилей?**

— Мероприятия, приуроченные к юбилею, проводились в течение всего года: научные

и инженерные конференции, олимпиады, симпозиумы, в том числе X Международный симпозиум Eltrans-2019, III Международная научно-практическая конференция «Развитие инфраструктуры и логистических технологий в транспортных системах» (РИЛТТРАНС-2019), интернет-конкурсы для студентов филиалов — все события, происходившие в этот год в университете, были отмечены торжественностью юбилея, осознанием важности 210 лет истории вуза.

Кульминацией празднования стали мероприятия, проходившие с 30 ноября по 3 декабря сего года.

Как я уже упоминал, мы гордимся своими выпускниками, а они в свою очередь поддерживают связь с alma mater даже спустя десятилетия после выпуска. 30 ноября была проведена Ассамблея выпускников — масштабный праздник, объединивший преподавателей и студентов разных поколений. В первую половину этой знаменательной для нас субботы в университете прошел своеобразный день открытых дверей. На всех кафедрах, во всех лабораториях вуза ждали и радушно встречали своих питомцев, которых собралось более 2000 человек. Вторая часть праздника, образно говоря, семейный вечер, прошла в Музее железных дорог России, где было также многолюдно. И там действительно было все, как на семейном мероприятии: встречи, домашние задания, уроки истории, чаепитие. А кульминацией стал концерт группы «Чудо-остров», в которой солировал заместитель генерального директора ОАО «РЖД», наш выпускник О. С. Валинский. Многие не могли поверить, что увидят его на сцене. И действительно, все выпускники, включая приехавшие иностранные делегации, получили заряд положительных эмоций до следующей встречи. А ведь это было только начало...

2 декабря мы отдали дань памяти основателю нашего учебного заведения, а также первому ректору. На могилы императора Александра I и Августина Бетанкура делегации университета возложили живые цветы. В 12 часов дня нам была предоставлена большая честь — произнести в ознаменование юбилея вуза выстрел из полуденной сигнальной пушки Петропавловской крепости. По традиции самый совет поручил это сделать одному из самых именитых выпускников, в этом году — начальнику Петербургского метрополитена В. А. Гарюгину.

В тот же день в ПГУПС состоялось пленарное заседание Бетанкуровского международного инженерного форума: «История и перспективы развития транспортной отрасли и транспортного образования». Главной целью Бетанкуровского форума, проводимого в нашем университете, является совершенствование инженерного образования, а также обсуждение актуальных вопросов развития отрасли и науки, обмен опытом. Форум включал большой спектр мероприятий:

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ВЕСТНИК ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ

«Санкт-Петербургский Вестник высшей школы» 11 (154) декабрь 2019 СПЕЦВЫПУСК

Информационно-образовательное издание.
 Главный редактор — Дмитрий Иванович Кузнецов
 Заместитель главного редактора — Евгения Сергеевна Цветкова
 Литературный редактор — Марина Константиновна Одиноква
 Корректор — Татьяна Анатольевна Розанова
 Верстка — Александр Валерьевич Черноскулов
 Издатель — информагентство «Северная Звезда»
 Директор — Татьяна Валерьевна Попова
 Помощник руководителя — Ангелина Константиновна Лобань
 Адрес издателя и редакции:
 197110, Санкт-Петербург, ул. Пудожская, 8/9, оф. 37
 Тел. +7 (812) 230-1782,
 e-mail: mail@nstar-spb.ru
 www.nstar-spb.ru

Учредитель — Международный общественный Фонд культуры и образования

12+

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-46380 от 01 сентября 2011 г. Издается с 2004 г.

Мнение авторов может не совпадать с позицией редакции.

Отпечатано в типографии ООО «Типографский комплекс

«Девиз», 195027, Санкт-Петербург, ул. Якорная, д. 10, корпус 2, литер А, помещение 44.

Объем 16 пол. Тираж 2000 экз.

Распространяется бесплатно.

Подписано к печати 23.12.19 г. № зак. ТД-7587.

Дата выхода в свет 24.12.19 г.

РЕКТОРСКАЯ ПРАКТИКА

от пленарного заседания и круглых столов на актуальные темы, такие как, например, архитектура интеллектуальных транспортных систем, до хакатона, брейн-ринга и многого другого.

3 декабря проведено расширенное заседание ученого совета университета, посвященное юбилею. Поздравить родной вуз пришли многие наши выпускники: заместитель министра развития дорог и транспорта Монголии Лувсан Халтар, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Олег Валинский, директор по иностранным инвестициям Союза железных дорог «Железные дороги Кубы» Рикардо Эдуардо Агиар Кастро и многие другие. В университет поступили многочисленные поздравления от: председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации В. И. Матвиенко, заместителя председателя Правительства Российской Федерации М. А. Акимова, заместителя председателя Государственной Думы П. О. Толстого, в том числе от наших выпускников: директора ФСБ А. В. Бортникова, чрезвычайного и полномочного посла России в Республике Беларусь Д. Ф. Мезенцева и других.

Юбилей ПГУПС стал масштабным, торжественным, но в то же время семейным и теплым праздником, ведь для студентов, преподавателей и выпускников святы дела и память об alma mater!

— **Александр Юрьевич, каковы, на ваш взгляд, важнейшие тренды современного инженерного образования? На какие вызовы нужно отвечать в рамках его трансформации?**

— Сегодня активно обсуждаются многие аспекты современного инженерного образования: качество и уровневая организация, вызовы инновационной экономики, специфика обучения, готовность к изменениям и так далее.

Следует признать, что в наши дни в стране оказываются востребованными лишь 18–20 % выпускников вузов инженерного профиля. Остальные, по мнению работодателей, не соответствуют их ожиданиям. Хотя из деклараций Минобрнауки следует, что последние 20 лет многое делается для того, чтобы высшее образование сделать востребованным, практико-ориентированным и конкурентоспособным.

Что касается потери качества образования, то, по мнению ряда авторов, это удел многих стран, присоединившихся к Болонскому процессу. То, с чем пытались бороться, постепенно становится сформировавшимся трендом, когда производство недовольно качеством подготовки специалистов в вузах.

Причин тому предостаточно: менеджмент вуза, ресурсное ограничение, слабая связь с заказчиком и готовность к изменениям, внешняя среда, запрос на инновации и т. д.

Необоснованной представляется и активно отстаиваемая в последнее время идея о доминирующей роли вызовов инновационной экономики в адрес инженерного образования. При этом суть инновационной экономики до сих пор не имеет однозначного определения. Зачастую речь идет о передовых технологиях, таких как микроэлектроника, гениая

инженерия, нанотехнологии, использование новых источников энергии. Здесь необходимо учитывать, что в мировой экономике их доля составляет 25–30 %, а в России на данный момент — меньше 10 %.

Если принять во внимание стабильное хроническое недофинансирование образования хотя бы в сравнении с передовыми странами, где уровень его составляет 5,5–6,0 % от ВВП, на фоне порядка 3,5–3,6 % в России, то все становится понятным. Видимо, это как раз тот уровень, который и позволяет осуществлять подготовку только «квалифицированного потребителя». В условиях, когда главным вопросом повестки дня становится выживание, говорить о развитии и конкурентоспособности трудно.

В качестве сравнения стоит привести следующий пример. Только с 1997 по 2015 г. общее финансирование высшего образования в Китае выросло в 14,3 раза (в 10,2 раза в ценах 1997 г.). А в 2018 г. расходы на образование составили 3,22 трлн юаней (31,58 трлн рублей). Расходы всего российского федерального бюджета составили в 2018 г. 16,7 трлн рублей. В пересчете на душу населения получаются следующие средние расходы на образование: в Китае — 22 785 руб./чел., в России — 4588 руб./чел. С этих позиций технологический прорыв Поднебесной в последние десятилетия становится вполне понятным и объяснимым.

Не стоит забывать и о среде принятия решений. Подавляющее большинство руководителей предприятий и органов власти не являются профессионалами в соответствующей сфере деятельности. В обществе закрепилось понятие «профессиональный непрофессионализм». К сожалению, это явление распространяется и на более низкие уровни.

Компетентность и потенциал должны быть востребованы, воплощаться в реальных инновациях при наличии на них соответствующего запроса. На практике же актуальными и стабильными являются пока только разговоры об инновациях. Сама среда и нормативная база в целом слабо стимулируют их внедрение.

С другой стороны, мы сталкиваемся с постоянными инициативами, оторванными от потребностей рынка труда. Так появляются квалификационные ямы. И сегодня в ней более 40 % трудоспособного населения России.

Еще одно наблюдение: когда отрасль или страна активно развиваются, осуществляется переход в новый технологический уклад, обычно говорят о дефиците инженеров. А когда наоборот — о качестве образования.

Поэтому стоит сказать и пару слов об изменениях в самих системах образования. Трансформация рынка образования, актуальные запросы на инновации и постоянные изменения сформировали две основные модели подготовки специалистов. Особенностью первой является отношение к образованию как к бизнесу, второй — как к национальной безопасности. При этом обе модели сильно зависят от позиции государства, действия которого в значительной степени направлены на формирование среды.

К сожалению, первая модель развивается активнее и навязывает свои правила игры. Речь идет не только о сугубо коммерческом, лоббистском поведении, эмиссии ценных бумаг вузов, занимающих ведущие строчки в мировых рейтингах, но и об активном продвижении и навязывании этих рейтингов как основных инструментов оценки деятельности вузов. И Россия втягивается в этот процесс. И пока, как мы видим, только в пользу третьих лиц: консалтинговых компаний, «мусорных» журналов и т. д.

Стоит учесть, что между показателями доли расходов на высшее образование и рейтингами вузов (сводными индексами) существует связь с коэффициентом корреляции, равным 0,7, то есть связь сильная. Только остается открытым один вопрос: заказчику нужны рейтинги или качество образования?

Еще одним ключевым трендом современности стало и быстрое устаревание знаний за счет более короткого цикла обновления техники и технологий, который составляет срок до пяти лет, а в передовых странах — до двух. При этом срок подготовки квалифицированных специалистов с учетом периода адаптации на производстве в зависимости от отрасли составляет не менее девяти лет.

Нельзя не сказать и о мотивации студента. Во-первых, по данным Росстата, почти 60 % граждан страны работают не по специальности. Во-вторых, популярность высшего образования связана совсем не с жаждой знаний, а с необходимостью получения диплома для лучших стартовых позиций на рынке труда. Отсюда и соответствующее отношение студентов к ряду дисциплин, кажущихся им насильно навязанными, а также печальная статистика текучести кадров в период адаптации на производстве. Что касается последнего, то справедливо говорить о том, что проблема адаптации является в значительной степени следствием плохой профориентации.

Сегодня требуется формирование компетенций-катализаторов, повышающих личную эффективность в образовательном процессе, а также целенаправленная деятельность работодателя и вуза, мотивирующая студента к обучению и длительным трудовым отношениям в будущем.

От современного высшего инженерного образования, равно как и от вузов, требуется не столько соблюдение предписанных рамок деятельности, сколько динамизм в развитии инноваций и научно-технологического творчества, отвечающего вызовам «времени» и «места». Великая миссия инженеров России остается прежней — защищать и создавать. Главный же вызов — подготовка инженера нового типа, без чего нельзя преодолеть отставание и обеспечить модернизацию страны. Но это абсолютно не означает, что нужно отбросить все лучшее, что у нас было.

В нашем университете решением Попечительского совета вуза под председательством генерального директора — председателя правления ОАО «РЖД» О. В. Белозёрова создан научно-образовательный центр «Интехтранс». Центр занимается формированием

целостной экосистемы подготовки кадров для модернизации страны, развитием научной, образовательной, управленческой деятельности. Целью «Интехтранса» является проведение фундаментальных и прикладных исследований для разработки и внедрения прорывных технологий в области железнодорожного транспорта, поддержание плодотворного взаимодействия между научными центрами и производством.

Подготовка специалистов железнодорожного транспорта, транспортного и гражданского строительства опирается на инновационные образовательные программы и методы.

Для нашего университета основными направлениями научно-исследовательской деятельности являются следующие: высокоскоростной наземный транспорт, транспортные системы освоения Арктики, включение ее в единую транспортную систему для обеспечения связности территорий Российской Федерации, разработка инновационной сквозной технологии организации перевозочного процесса на укрупненных полигонах сети, развитие транспортных узлов, моделирование грузовых перевозок, методологическое сопровождение принятия технологических решений в рамках инвестиционных проектов строительства (реконструкции) объектов ОАО «РЖД».

Ряд наших инициатив поддерживается ОАО «РЖД» и правительством РФ, что позволило приступить к осуществлению соответствующих научных программ. В их число входит, например, развитие транспортного сообщения и логистики в Арктике в рамках проекта «Kolarctic» с участием специалистов из скандинавских стран, реализация проекта «Северный широтный ход» и программы «Termoground» на базе сертифицированного программного комплекса «FEM models», позволяющего обеспечивать безопасность строительства в условиях многолетнемерзлых грунтов.

Безусловно, в число приоритетных направлений научно-образовательной деятельности университета входит высокоскоростной наземный транспорт, включая создание перспективных транспортных систем на магнитном подвешивании.

В построении современной, конкурентоспособной модели образования ключевым для нас является взаимодействие власти, производства и вузов. Этой модели придерживались и в царской России, и в Советском Союзе, к этому мы продолжаем стремиться и сегодня.

— **Как в этой ситуации ведет себя работодатель? Его реакция в какой плоскости?**

— В целом реалии сегодняшнего дня таковы, что промышленные предприятия вынуждены тратить значительные суммы денег и времени на дополнительное обучение своих новых сотрудников. Поэтому промышленность выступает с настоятельным требованием перемен в системе инженерного образования. Подобная инициатива — это ответ на снижение практико-ориентированности подготовки.

Иными словами, мировое инженерное сообщество пришло к пониманию ровно того, что 210 лет назад Августин Бетанкур в качестве основных постулатов изложил в письме императору Александру I об организации учебного процесса в создаваемом Институте Корпуса инженеров путей сообщения.

Таким образом, справедливо отметить и то, что в XXI в. конкурентоспособными будут организации, в основу деятельности которых будут заложены принципы устойчивости, открытости, подвижности и способности реагировать на провалы образовательной системы.

Формирующиеся запросы рынка труда и эволюция образования приведут к пересмотру функций и полномочий регулятора в этой сфере и выведут взаимодействие вузов, власти, бизнеса и общества на другой уровень, потому как прорыв в современном мире в одиночку никто не в состоянии осуществить.

Можно спорить о том, является ли современная российская модернизация очередным этапом того процесса, который запустил Пётр Великий, или это совершенно новая, современная модернизация. В любом случае можно со всей категоричностью утверждать, что без участия многотысячного инженерного корпуса никакая модернизация в России быть не может.

Беседовал Егор КОМАРОВ



Ректор ПГУПС А. Ю. Панычев и заместитель министра развития дорог и транспорта Монголии, выпускник ЛИИЖТ-ПГУПС Лувсан Халтар на расширенном заседании учёного совета 3 декабря 2019 года

ПОЗДРАВЛЕНИЯ

Ректору Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I
А. Ю. Паньчеву

Уважаемый Александр Юрьевич!

Поздравляю Вас, профессорско-преподавательский состав, выпускников, студентов, аспирантов и сотрудников Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I со знаменательной датой — 210-летием со дня учреждения.

История университета неразрывно связана с историей нашей страны. Открытый в начале XIX века на основании Величайшего Манифеста Императора Александра I, он стал первым профильным инженерно-транспортным институтом России. С самого начала своей деятельности вуз зарекомендовал себя авторитетным и престижным учебным заведением Санкт-Петербурга. В его стенах выдающиеся ученые академики и профессора, используя все самое лучшее в системе высшего технического образования Европы, формировали основы национальной инженерной школы и отечественной транспортной науки. Здесь вводились новые дисциплины, основывались инновационные лаборатории для обучения молодых кадров, способных возглавить строительство и эксплуатацию транспортных сооружений, речных и морских портов.

За два столетия университет подготовил более 100 тысяч высококвалифицированных специалистов. В числе его выпускников — известные люди, которые стали гордостью нашей страны. Они создали уникальные проекты, на десятилетия опередившие свое время, подарили миру достижения, которые мы и сейчас используем в повседневной жизни, возводили мосты, прокладывали железные дороги и скоростные магистрали, связавшие самые дальние уголки России.

Сегодня университет является одним из крупнейших научно-образовательных центров Северной столицы с комфортными условиями для успешной учебы и исследовательской деятельности. Это замечательная стартовая площадка для целеустремленной и увлеченной молодежи, где каждый студент может проявить свои способности. Его преподаватели находятся в авангарде просветительской работы, постоянно совершенствуют учебно-образовательный процесс, сохраняют традиции качественного высшего образования, обеспечивая университету лидерство среди транспортных вузов России и престижный международный рейтинг «QS University Rankings: Восточная Европа и Центральная Азия».

Уверена, что коллектив университета и в дальнейшем будет готовить профессионалов самого высокого класса, вносить достойную лепту в развитие и модернизацию транспортного комплекса России.

Желаю всем новых свершений, благополучия, воплощения смелых планов на ниве науки и просвещения!

В. И. МАТВИЕНКО,
Председатель Совета Федерации
Федерального собрания Российской Федерации

Ректору Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I
А. Ю. Паньчеву
коллективу университета

Уважаемый Александр Юрьевич!
Уважаемые коллеги!

Примите самые искренние поздравления с 210-летием образования университета — первого транспортного инженерного учебного заведения России!

Учрежденный императором Александром I как один из важных инструментов претворения в жизнь экономических реформ университета был и остается флагманом формирования прогрессивных подходов к организации инженерного и транспортного образования.

Выпускники университета формируют базу российской инженерной школы.

Сочетание глубокой теоретической подготовки и активное участие в решении практических транспортных и инженерных задач является визитной карточкой университета в настоящий период.

Уверен, что проведение Бетанкуровского международного инженерного форума — это замечательная возможность не только осуществить полезный исторический экскурс и обзор двух славных веков деятельности университета, но и площадка для обсуждения и выработки качественных решений по проблемам, стоящим перед транспортной наукой и образованием сегодня.

Искренне желаю коллективу Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I и многочисленным гостям форума успешной работы, интересных встреч и новых творческих успехов!

М. АКИМОВ,
заместитель Председателя
Правительства
Российской Федерации

ЮБИЛЕЙ

«МЫ ВСЕ ВЫШЛИ ИЗ БЕТАНКУРА»

В октябре в Испании прошел IV Форум ректоров и президентов российских и иберо-американских университетов. Во многих докладах, и прежде всего в выступлении нашего стратегического партнера — ректора Мадридского политехнического университета Гилермо Сиснероса Переса прозвучало, что ключевой фигурой в истории российско-испанского сотрудничества в области науки и образования является Августин де Бетанкур. И это действительно так!

Он приехал в Россию в 1808 г. по приглашению Александра I и тут же с головой окунулся в работу. Перед ним стояла грандиозная задача — закольцевать всю Европейскую Россию водными путями так, чтобы любой товар из самой отдаленной деревни речным путем смог бы попасть в Санкт-Петербург, оттуда морем в Гамбург или Лондон, а затем в Сидней или Буэнос-Айрес. И точно так же любой товар из Буэнос-Айреса или Сиднея мог бы попасть в каждую русскую деревню, стоящую на берегу реки. Но для такой амбициозной цели одних только денег было мало! Требовались квалифицированные инженерные кадры. Даже при наличии больших финансовых средств невозможно было нанять за границей необходимое количество специалистов. Поэтому потребовалось создать свое отечественное высшее техническое образовательное учреждение. Так появился Институт Корпуса инженеров путей сообщения, заложивший основу высшего инженерного образования России. В основание российского инженерно-технического образования Бетанкур положил учебные планы Парижской школы мостов и дорог и Парижской нормальной школы. В России он также применил наиболее успешные практики, которые использовал при организации Школы каналов, дорог и портов при Мадридском политехническом университете. Таким образом, с использованием передового опыта европейского образования была заложена система математической подготовки инженерных кадров во всех технических институтах и университетах России.

Однако деятельность Бетанкура не ограничивалась только организацией учебного заведения — он был главноуправляющим путей сообщения Комитета строений и гидравлических работ в Петербурге. Лично занимаясь строительством коммуникаций в стране, Августин Августинович, как его называли на русский манер, не разделял работу в комитете и педагогическую деятельность. Он стал основоположником практико-ориентированного обучения, определяя цели образования следующим образом: «...снабдить Россию инженерами, которые прямо по выходе из заведения могли бы быть назначены к производству всех работ в Империи». Бетанкур хотел передать весь свой талант и знания людям, которых считал соотечественниками, а Россию — второй родиной. За 16 лет, проведенных в нашей стране, Августин де Бетанкур оставил огромное наследие: здесь он реализовал десятки крупных проектов, включая строительство мостов и дорог, организацию фабрик и заводов, совершенствование выпуска ассигнаций, крупные градостроительные работы в Москве, Твери, Нижнем Новгороде, а Санкт-Петербург и вовсе обязан инженеру своим современным обликом.

Августина де Бетанкура нарекли русским испанцем. Однако щедро делясь своими идеями и мастерством на благо своей второй родины, он никогда не забывал о первой и часто повторял: «Там, где есть хоть один испанец, уже начинается Испания». В России ему представилась возможность реализовать огромное количество творческих планов, и он делал это с полной самоотдачей. Бетанкур был уверен, что российская наука только тогда может стать самостоятельной, когда не будет зависеть от иностранцев.



Андрей Иванович Рудской, ректор Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого

«Моя задача — придать ей этот импульс», — так размышлял ученый, которого сейчас бы назвали человеком мира.

Августин де Бетанкур стал русским душой и телом, полноценным гражданином России. Во многом благодаря ему Петербург начал свое превращение в парадную столицу Российской империи. В первый приезд испанского инженера в Северную столицу архитектура нашего города показала ему похожей на казарму — так, по его мнению, здесь было всё тихо и размеренно. Спустя буквально несколько лет возглавляемый Бетанкуром Комитет для строений и гидравлических работ приступил к строительству уникальных ансамблей, без которых уже невозможно представить Петербург — Дворцовая, Михайловская и Сенатская площади, Марсово поле.

Ключевую роль Бетанкур сыграл и в возведении символа Санкт-Петербурга — Исаакиевского собора. В первый свой приезд Августин де Бетанкур остановился в доме, окна которого выходили на недостроенный Исаакий, и уже тогда инженер загорелся желанием его перестроить. Руками молодого и безусловно талантливого Огюста Монферрана, по протекции своего покровителя назначенного императорским архитектором, Бетанкур воплотил в жизнь задуманный проект. Спустя некоторое время инженерные решения, предложенные Бетанкуром, Огюст Монферран будет использовать при установке Александровской колонны на Дворцовой площади.

Девизом своей жизни после посещения собора Святого Павла в Лондоне Августин де Бетанкур сделал фразу, высеченную на могиле его архитектора Кристофера Рена: «Читатель, если хочешь найти памятник, оглянись вокруг». Исторический центр Санкт-Петербурга, его парадные ансамбли, в

том числе и Исаакиевский собор, являются живой памятью о Бетанкуре, архитекторе и градостроителе.

Безупречный вкус в градостроительстве был обусловлен сочетанием в инженерном виртуозном техническом мастерстве с тонким чувством прекрасного. Бетанкур учился в Академии изящных искусств Сан-Фернандо, где познакомился с Франсиско Гойей, ярким представителем эпохи романтизма, с которым впоследствии заседал в Мадридской Королевской академии художеств. Оба они, хотя и в разное время, были удостоены первой премии Академии изящных искусств Сан-Фернандо.

Благодаря своему многогранному таланту Августин де Бетанкур стал символом и воплощением классического инженерного образования, когда доскональное знание технических наук сопровождается умением разбираться в культуре и искусстве, ведь для создания новых идей и механизмов необходимо уметь творить. Как впоследствии в своих дневниках напишет изобретатель и ученый В. Г. Шухов: «Не мыслю инженера вне культуры... Инженер должен думать симфонически».

Напоследок хочу сказать: мне откровенно признаться, что если бы не гений Бетанкура, то не состоялся бы в привычном для нас виде и Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого. Так, в 1902 г., когда в нашем вузе начались занятия, почти половина преподавателей на технических отделениях были выпускниками Института Корпуса инженеров путей сообщения.

А. И. РУДСКОЙ,
академик РАН,
ректор Санкт-Петербургского
политехнического университета
Петра Великого

ЮБИЛЕЙ

АССАМБЛЕЯ ВЫПУСКНИКОВ



Танцевальная ассамблея в Дубовом зале ПГУПС на Дне открытых дверей

30 ноября, в субботу, Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I открыл свои двери для всех выпускников прошлых лет.

Мероприятия первой половины дня были объединены под общим названием «Родные стены». В Колонном зале университета открылись художественные и исторические выставки, в Дубовом зале проходила танцевальная ассамблея и всем гостям предоставлялась возможность вступить в Корпус выпускников. Желающие могли посетить с экскурсией Учебный центр управления перевозками.

Самым волнующим и приятным для всех выпускников стало, конечно же, посещение родных факультетов, кафедр, аудиторий, в которых прошла такая важная часть их молодости. Преподаватели с радостью встречали «своих студентов» — и совсем молодых специалистов, окончивших университет всего пару лет назад, и умудренных опытом работников железной дороги.

Продолжением программы стала Ассамблея выпускников в Музее железных дорог России. На входе гостей приветствовали студенты ПГУПС в костюмах различных эпох, включая форму времен Великой Отечественной войны. Они раздавали репринты старых изданий университетской газеты «Наш Путь» (в том числе самое первое издание — 1928 г.!), создавая атмосферу «встречи поколений». Гиды музея проводили для гостей экскурсии.

Во время Ассамблеи выпускники получили возможность вновь почувствовать себя студентами благодаря оживленной игре по станциям по проложенному в музее маршруту. На входе гости получали юбилейные зачетки, после чего им предстояло сдать «сессию»: проводились экзамены в игровой форме и практика проводника в настоящем вагоне поезда, работал кружок по интересам, посвященный университетской газете. Гости, успешно выполнившие задания, получили дипломы.

Далее состоялся аукцион раритетных вещей. Гости увлеченно боролись за интересные лоты, связанные с историей родного университета: предметы, наполненные духом прошлых веков, ценные, сентиментальные и просто забавные вещицы, направленные шутками ведущих. Весь доход от аукциона поступил в Фонд содействия развитию ПГУПС.

Ассамблея завершилась концертом группы «Чудо-остров». Перед самым началом

концерта собравшихся поприветствовал ректор ПГУПС А. Ю. Паньчев. Он напомнил выпускникам, что это уже вторая Ассамблея, проводимая в вузе. Ассамблеи приурочены к круглым датам и юбилеям, и Александр Юрьевич пригласил всех на следующую в 2024 г. «А кто пропустит, вызовем в деканат», — резюмировал ректор, вызвав смех и аплодисменты выпускников.

По случаю юбилея — как подарок родному вузу — в составе группы «Чудо-остров» в качестве солиста выступил заместитель генерального директора ОАО «РЖД», начальник дирекции тяги О. С. Валинский — выпускник университета. Выступление Олега Сергеевича стало неожиданным и приятным сюрпризом для большинства присутствующих. Многие знали о его музыкальном прошлом, но чтобы так... Поэтому ожидаемой стала выстроившаяся после концерта очередь поклонников, желающих получить автограф.

По окончании Ассамблеи выпускники оставили много теплых отзывов и поздравлений в адрес университета. Вот лишь некоторые из них.

«Ура! Отличная идея ЛИИЖТа (ПГУПС) организовать ассамблею.

Встретились выпускники 1977 г. Группа ВИК-210. К сожалению, всего 4 человека. Но и это здорово!

Встреча очень интересная. Организовано отлично!

Мы в восторге!

Я всегда гордилась, что училась и закончила ЛИИЖТ. Такой интересной жизни, как в ЛИИЖТе, не было ни в одном вузе, где учились мои одноклассники. Да и про ассамблею такие я не слышала ни от кого.

Спасибо огромное руководству ПГУПС и всем организаторам.

«Так замечательно, что университет организует такие великолепные дни, когда можно прийти и вспомнить свои студенческие годы. Вспомнить такой родной и теплый запах коридоров, пройтись по их лабиринтам (из 3-го в 7-й корпус), вкусить еду в такой родной столовой, встретить друзей, преподавателей и знакомых... Все это поистине бесценно».

«Спасибо за организованную встречу выпускников. Так приятно было увидеть своих друзей, преподавателей, пройти по Колонному залу, увидеть вальс в Дубовом зале. Большая благодарность и поклон за полученное образование.

Полученный диплом ЛИИЖТа — это знак качества».

Пресс-служба ПГУПС



Выступление О. С. Валинского в составе группы «Чудо-остров» на Ассамблее выпускников ПГУПС

ПОЗДРАВЛЕНИЯ

Ректору Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I
А. Ю. Паньчеву, коллективу вуза

Уважаемый Александр Юрьевич!
Дорогие друзья!

Сердечно приветствую коллектив Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I — первого транспортного инженерного высшего учебного заведения России, в день славного 210-летия со дня основания.

Созданное в 1809 году Высочайшим Манифестом Императора Александра I как Институт Корпуса инженеров путей сообщения учебное заведение стало родоначальником современной инженерной школы России. Его организатором был выдающийся инженер, ученый, строитель и государственный деятель Августин Бетанкур.

Знаменательно, что одним из важнейших мероприятий в рамках 210-летия образования вуза стало проведение Второго Бетанкуровского международного инженерного форума. Нет лучше способа отметить знаменательную дату, вспомнить заслуги и безмерный вклад в дело становления инженерного образования страны организатора и первого ректора института Августина Бетанкура, как собраться в Инженерном форуме, обсудить современное состояние и наметить перспективы развития подготовки инженеров — движущей силы технологических преобразований необъятной России.

Желаю коллективу вуза, студентам, выпускникам, гостям и партнерам университета плодотворной работы, открытий, интересных встреч, здоровья и творческих успехов, а прекрасному заведению — дальнейшего развития!

П. О. ТОЛСТОЙ,
заместитель председателя
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации

Коллективу, ветеранам,
профессорско-преподавательскому составу,
докторантам, аспирантам,
студентам ФГБОУ ВО «Петербургский государственный
университет путей сообщения Императора Александра I»

Дорогие друзья!

Сердечно поздравляю коллектив, ветеранов, профессорско-преподавательский состав, докторантов, аспирантов и студентов Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I с 210-летним юбилеем!

Основанный в 1809 году манифестом Императора Александра I, ваш университет стал первым в России высшим транспортным учебным заведением. Под руководством первого ректора — талантливого инженера-механика и ученого Августина Бетанкура тогда еще Институт Корпуса инженеров путей сообщения сразу стал одним из самых авторитетных и престижных учебных заведений страны. В его стенах создавались основы транспортной науки и система инженерно-строительного образования.

За два столетия университет выпустил более 100 тысяч специалистов, накопив огромный опыт научной, преподавательской и наставнической деятельности. Ваш вуз всегда сохранял традиции качественного высшего образования. Среди ваших выпускников — крупные ученые и инженеры, государственные деятели, изобретатели и строители.

Сегодня университет — это не только одно из крупнейших отечественных политехнических учебных заведений, но и отраслевой научный и культурный центр. Вуз продолжает динамично развиваться, передавая бесценные знания и навыки молодежи.

Выражаю признательность преподавателям, научным руководителям, руководству кафедр и факультетов за подготовку высококвалифицированных специалистов для транспортной отрасли. Вы вносите бесценный вклад в поддержание престижа профессии транспортника.

Желаю всем вам здоровья, процветания и новых достижений!

Е. И. ДИТРИХ,
министр транспорта
Российской Федерации

Из Москвы ФСБ России
Несекретно
г. С.-Петербург,
ректору Петербургского государственного
университета путей сообщения Императора Александра I

Уважаемый Александр Юрьевич!

Поздравляю ученых, преподавателей, сотрудников и студентов Петербургского государственного университета путей сообщения с 210-летием со дня его образования.

Более чем двухвековая история учебного заведения содержит много славных страниц. В период становления и на переломе эпох, в суровые военные годы и в мирное время — всегда в нем работал сплоченный коллектив единомышленников. Среди выпускников вуза — известные инженеры, профессора, академики, государственные деятели, писатели, представители культуры.

Сегодня из стен альма-матер выходят специалисты самого разного профиля, безгранично преданные своему делу, способные мыслить масштабно, обладающие высоким уровнем знаний. Многие из них успешно разрабатывают и реализуют российскую научно-техническую политику в области транспортного строительства, обеспечивают работу важнейших железнодорожных магистралей нашей страны, возглавляют промышленные предприятия и научно-исследовательские институты.

Горжусь тем, что принадлежу к числу выпускников прославленного университета и от всей души желаю педагогическому и студенческому составу успехов в труде и учебе, крепкого здоровья, счастья и благополучия.

С уважением,
А. БОРТНИКОВ,
директор Федеральной службы
безопасности
Российской Федерации

ПОЗДРАВЛЕНИЯ

Ректору Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I Панычеву А. Ю.

Уважаемый Александр Юрьевич!

Поздравляю Вас и весь коллектив с 210-летием Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I!

Возглавляемый Вами старейший инженерный вуз России больше двух столетий сохраняет и приумножает традиции качественного отечественного образования. Прославленный ПГУПС по праву входит в число лучших университетов страны и мира, продолжая укреплять статус ведущего научного и образовательного центра.

За годы плодотворной работы вуз подготовил более 100 тысяч квалифицированных специалистов. Среди воспитанников — руководители крупнейших транспортных, строительных, промышленных предприятий, известные ученые и проектировщики. Среди ключевых достижений — организация высокоскоростного пассажирского движения на линии Санкт-Петербург — Москва.

Сегодня университет и его выпускники принимают участие в масштабных проектах по развитию Санкт-Петербургского железнодорожного узла, интеграции железных дорог в транспортную систему нашего мегаполиса.

Желаю Вам, преподавателям, сотрудникам и студентам вуза дальнейших творческих успехов, новых побед и достижений на благо Отечества!

**Губернатор Санкт-Петербурга
А. Д. БЕГЛОВ**

Коллективу Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I

Уважаемые преподаватели, студенты, выпускники!

Искренне рад поздравить вас со знаменательной датой!

210 лет — солидный возраст для любого учебного заведения. В случае с Петербургским государственным университетом путей сообщения Императора Александра I он говорит о неизменно высоком качестве образования, глубоких традициях, великих ученых и инженерах, его сотрудниках и воспитанниках.

Сегодня ваш университет — опора отраслевой образовательной системы железнодорожного транспорта. За многие годы тесного сотрудничества вуз зарекомендовал себя надежным партнером холдинга «РЖД». Высокий уровень подготовки открывает выпускникам ПГУПС широкие карьерные перспективы.

Университет славится современной образовательной инфраструктурой, новаторскими методами преподавания и научными исследованиями. Со студенческой скамьи будущие инженеры вовлечены в изыскательскую деятельность, знакомятся с передовыми разработками не только в теории, но и на практике — это главный ключ к успеху в эпоху быстрых технологических перемен, происходящих в отрасли и в экономике.

Преподавателей университета отличает педагогическое мастерство, высокий профессиональный уровень и искренняя любовь к своему делу. Сердечно благодарю сотрудников прошлых и нынешних лет за подготовку молодых специалистов, инженеров и управленцев для железной дороги. Уверен, что Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I будет и далее приумножать славные традиции инженерного и технического образования России.

В этот праздничный день желаю ветеранам, коллективу и слушателям творческих успехов, счастья и здоровья!

**О. В. БЕЛОЗЁРОВ,
генеральный директор —
председатель правления ОАО «РЖД»**

Ректору Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I кандидату экономических наук, доценту А. Ю. Панычеву

Уважаемый Александр Юрьевич!

Позвольте сердечно поздравить Вас, профессорско-преподавательский и исследовательский состав, а также всех студентов с 210-летием со дня основания Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра Первого!

С особой теплотой вспоминаю годы обучения в родном вузе — в то время в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова. Высокий профессионализм и преданность своему делу всегда были отличительной чертой всех, кто называет себя лииждтовцами. Этому последовательно и настойчиво учили нас Педагоги, за что мы — выпускники — им неизменно благодарны.

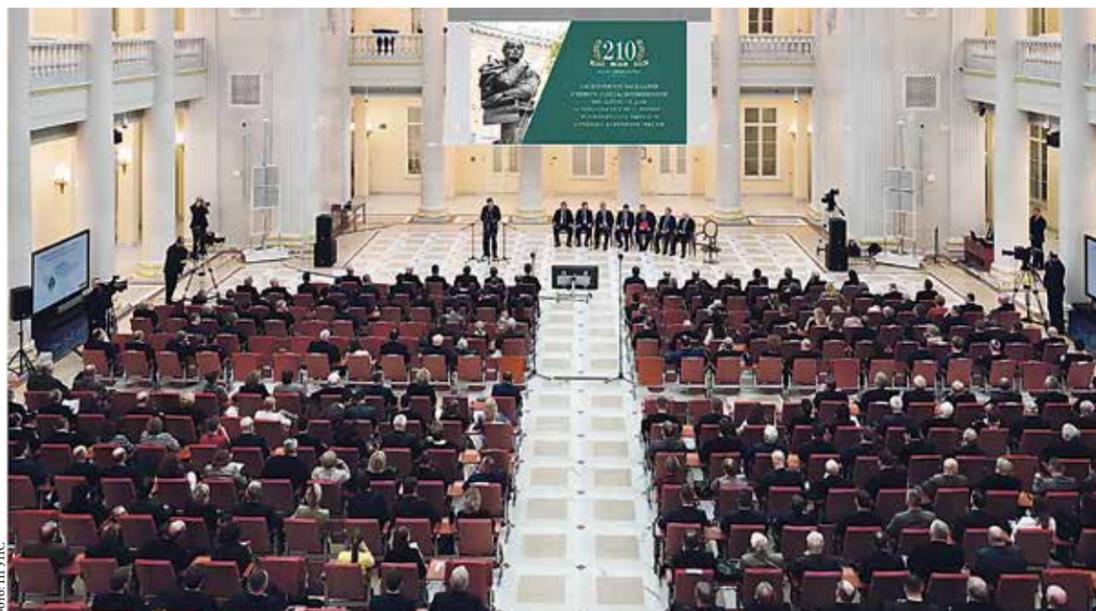
Университет сегодня — это пример уникально богатой истории становления передового — во все времена — вуза, современный научно-образовательный центр, отвечающий высоким, самым строгим стандартам. Сохраняя заложенные основателями традиции, университет остается кузницей профессиональных кадров для национальной транспортной отрасли и экономики России.

В этот праздничный день желаю Вам, коллективу — новых творческих успехов, научных и практических достижений во благо Отечества!

**Д. Ф. МЕЗЕНЦЕВ,
чрезвычайный и полномочный
посол России в Республике Беларусь**

ЮБИЛЕЙ

РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ УЧЁНОГО СОВЕТА, ПОСВЯЩЁННОЕ 210-ЛЕТИЮ ПЕРВОГО ТРАНСПОРТНОГО ВУЗА СТРАНЫ



Расширенное заседание учёного совета ПГУПС 3 декабря 2019 г. в Президентской библиотеке им. Б. Н. Ельцина



Открытие мемориальной доски, на фото директор Административного департамента Министерства транспорта РФ К. А. Пашков, ректор ПГУПС А. Ю. Панычев и руководитель проектного офиса для реализации международных программ ПГУПС И. П. Киселёв

3 декабря в Колонном зале Президентской библиотеки имени Б. Н. Ельцина состоялось расширенное заседание ученого совета, посвященное 210-летию со дня основания Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I.

На заседании присутствовали более 400 человек: представители ученого совета, выдающиеся выпускники университета, 14 делегаций из 10 стран мира.

Ректор ПГУПС А. Ю. Панычев зачитал поздравление с юбилеем от председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации В. И. Матвиенко. Затем, по традиции вуза для подобных событий, выступил с докладом об истории университета: о вкладе первого ректора А. Бетанкура в развитие инженерной школы России, о многочисленных достижениях выпускников, преподавателей и ученых ИКИПС-ЛИИЖТ-ПГУПС. Свое выступление Александр Юрьевич завершил прекрасными словами: «Этот доклад не о промышленной революции, не о технологических укладах и даже не о вузе. Это доклад о людях, безгранично любящих свою родину, для которых главный принцип — защищать и развивать. И нам есть, на кого равняться».

Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта В. Ю. Чепец первым поздравил ПГУПС с юбилеем и поблагодарил сотрудников и выпускников за их самоотверженный труд.

Вице-губернатор Санкт-Петербурга В. Н. Княгинин поздравил коллектив ПГУПС от имени губернатора Санкт-Петербурга А. Д. Беглова и всего правительства города, подчеркнув великую историю и вклад вуза в развитие города.

Заместитель генерального директора — начальник дирекции тяги ОАО «РЖД», выпускник университета О. С. Валинский зачитал поздравление генерального директора — председателя правления ОАО «РЖД» О. В. Белозёрова. От себя Олег Сергеевич добавил, что гордится тем фактом, что он — выпускник ЛИИЖТ-ПГУПС.

С поздравлениями в адрес университета также выступили председатель комиссии по устройству государственной власти, местному самоуправлению и административно-территориальному устройству Законодательного собрания Санкт-Петербурга Ю. Н. Глуздов, заместитель министра развития дорог и транспорта Монголии Лувсан Халтар, председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Н. А. Никифоров, директор по иностранным инвестициям Союза железных дорог «Железные дороги Кубы», выпускник университета Рикардо Эдуардо Атиар Кастро.

Советник генерального директора — председателя правления ОАО «РЖД» Г. М. Фадеев рассказал о великих делах выпускников вуза, которые внесли неоценимый вклад в развитие нашей страны, о важности железных дорог — в прошлом, настоящем и будущем.

В завершение заседания гостям был представлен концерт-приношение «К 210-летию Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I», посвященный всем ученым, изобретателям, проектировщикам, имеющим непосредственное отношение к университету. Концерт, в котором приняли участие прекрасные музыканты и певцы, стал по-настоящему грандиозным завершением торжественного мероприятия. В Колонном зале выступили блистательная петербургская скрипачка, заслуженная артистка России Мария Сафарьянц, всемирно известный аккордеонист из Италии Симоне Занкини, солисты Мариинского театра Вячеслав Козловский и Анжелика Минасова и симфонический оркестр «Таврический» (дирижер — лауреат международных конкурсов Дмитрий Ноздрачев). Дополнительным сюрпризом на концерте стало выступление танцоров фламенко Юлии Манухиной и Вячеслава Степанова. Концерт являлся музыкальным подарком от многолетних друзей университета Международного фонда «Дворцы Санкт-Петербурга» и Международного общественного Фонда культуры и образования

ЮБИЛЕЙ

БЕТАНКУРОВСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ИНЖЕНЕРНЫЙ ФОРУМ

Бетанкуровский международный инженерный форум проходил в ПГУПС с 26 ноября по 3 декабря.

Целью Бетанкуровского форума, проводимого ПГУПС, является совершенствование инженерного образования, обмен опытом и расширение культурных и профессиональных связей между транспортными вузами разных стран. По традиции форум включает в себя целый спектр разнообразных мероприятий.

«Брейн-Ринг»

26 ноября в рамках форума в ПГУПС прошла интеллектуальная игра «Брейн-Ринг» между учащимися школ Санкт-Петербурга.

В теплой и дружеской атмосфере команды активно боролись за победу и оживленно обсуждали возможные варианты ответов. Все участники проявили похвальный интерес к истории университета и последним достижениям транспортной отрасли.

В жюри вошли проректор по международному сотрудничеству и связям с общественностью И. Ю. Хитарова, заведующий кафедрой «История, философия, политология и социология» В. В. Фортунатов и декан факультета довузовской подготовки, ответственный секретарь приемной комиссии М. Д. Александров.

Победители игры — команды школы № 136 и гимназии № 343 были награждены памятными призами.

«Хакатон Uni.Digit 2.10»

Второй хакатон ПГУПС Uni.Digit 2.10 прошел в рамках Бетанкуровского международного инженерного форума.

Хакатон Uni.Digit 2.10 — творческая лаборатория, в рамках которой в этом году команды из разных вузов разрабатывали и презентовали проекты в области цифровизации деятельности холдинга ОАО «РЖД». Хакатон ПГУПС прошел при поддержке ОАО «РЖД» и компаний Softline и Display Group.

Задание было направлено на создание цифрового сервиса в рамках реализации стратегии цифровой трансформации холдинга ОАО «РЖД». По итогам работы были определены лучшие проекты. Помимо



Пленарное заседание Бетанкуровского международного инженерного форума «История и перспективы развития транспортной отрасли и транспортного образования»

призов командам-победителям будут обеспечены условия для представления своих проектов в профильных департаментах компании с целью их доработки и промышленного внедрения.

Победителями в хакатоне Uni.Digit 2.10 стали:

- 1) Военно-космическая академия имени А. Ф. Можайского;
- 2) Национальный исследовательский университет информационных технологий, механики и оптики;
- 3) Санкт-Петербургский государственный университет телекоммуникаций им. проф. М. А. Бонч-Бруевича.

Пленарное заседание Бетанкуровского международного инженерного форума

Пленарное заседание Бетанкуровского международного инженерного форума «История и перспективы развития транспортной отрасли и транспортного образования» состоялось 2 декабря.

В ходе панельной дискуссии обсуждался ряд актуальных для транспортного образования вопросов. Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Д. С. Шаханов

говорил об укреплении взаимодействия между работодателем и отраслевыми вузами в условиях стремительного изменения системы образования и появления новых технологий, а также о принятой программе взаимодействия холдинга с железнодорожными вузами.

Директор Административного департамента Министерства транспорта Российской Федерации К. А. Пашков рассказал об основных положениях проекта Концепции развития транспортного образования до 2035 г. и трансформации, которая ждет отраслевые вузы, ведущие подготовку кадров для транспортной отрасли.

С докладом о подготовке кадров для всей транспортной отрасли страны и решении общеотраслевых задач выступил ректор Российского университета транспорта (МИИТ) А. А. Климов.

В дискуссии также принял участие ректор Московского государственного технического университета гражданской авиации Б. П. Елисеев.

Об отличии в подготовке специалистов и перспективах транспортного образования в Испании говорил бывший ректор Мадридского технического университета профессор Карлос Конде Лазаро.

Вице-президент Юго-западного университета транспорта Цзяотун (Китай) Яо Фаминь рассказал собравшимся об особенностях транспортного образования в Китае и о реализации проекта «Один пояс, один путь».

Пленарное заседание Бетанкуровского международного инженерного форума завершилось докладом ректора ПГУПС А. Ю. Панычева об истории, новых компетенциях, необходимых современному специалисту, и о важности подготовки инженера нового типа, способного ответить на вызовы «времени» и «места».

После пленарного заседания в Юсуповском дворце состоялось открытие мемориальной доски, посвященной периоду работы в этом здании с 1818 по 1917 г. главноуправляющих путями сообщения и министров путей сообщения Российской империи. Церемонию провели ректор ПГУПС А. Ю. Панычев и директор Административного департамента Министерства транспорта РФ К. А. Пашков.

Затем состоялась церемония подписания соглашений и договоров.

Пресс-служба ПГУПС

ВОЗЛОЖЕНИЕ ЦВЕТОВ И ПОЛУДЕННЫЙ ВЫСТРЕЛ ИЗ ПУШКИ

В день юбилея — 2 декабря — делегация представителей Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I по традиции торжественно возложила цветы к памятнику Августину Бетанкуру — первому ректору, выдающемуся инженеру и педагогу, специалисту мирового уровня, заложившему основы инженерного образования в России.

Далее делегация посетила Петропавловскую крепость, собор во имя первоверховных апостолов Петра и Павла для возложения цветов на могилу императора Александра I, учредителя университета.

В полдень в рамках памятных мероприятий, посвященных 210-летию со дня

основания университета, прозвучал торжественный выстрел из пушки с Нарышкина бастиона Петропавловской крепости. Эта давняя традиция ведет свое начало со времен Петра I — полуденным выстрелом отмечают самые яркие и интересные события в жизни Санкт-Петербурга. Не один раз таким выстрелом сопровождался юбилей старейшего транспортного вуза России. По традиции это право получают лучшие выпускники. В этом году по решению ученого совета вуза права произвести выстрел был удостоен выпускник ЛИИЖТ-ПГУПС, начальник Петербургского метрополитена Владимир Гарюгин.

Пресс-служба ПГУПС



Торжественный выстрел из пушки с Нарышкина бастиона Петропавловской крепости

ОКРУЖАЮЩИЙ МИР

КРУЖОК ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ «TERRA»

В Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I открылось актуальное для нашего времени студенческое сообщество — кружок экологической культуры «TERRA».

Кружок существует относительно недолго — немногим больше года, и на данном этапе команда состоит из 15 неравнодушных активистов, среди которых есть ребята не только с кафедры «Техносферная и экологическая безопасность», но и с других направлений, например «Транспортное строительство», что очень радует и вдохновляет молодой коллектив. Руководитель и создатель кружка Валерия

Ефременко, студентка первого курса магистратуры ПГУПС, отмечает, что гордится динамикой вовлеченности студентов с разных направлений обучения. Все участники кружка — это позитивные и максимально вдохновленные идеей озеленения и оздоровления планеты люди.

За короткий период существования экокоманда сумела организовать неделю экологической культуры «Green week», которая включала в себя лекции спикеров из разных экологических центров Санкт-Петербурга, игры и благотворительные акции. В ноябре этого года экоактивисты также провели экологический фестиваль «RECYCLE:4EVER», в котором приняли участие и студенты, и работники универ-

ситета. Целью акции стала популяризация раздельного сбора отходов. В то же время все желающие имели возможность испытать удачу в лотерее и узнать много нового о проблемах экологии и способах их решения. В итоге участники кружка смогли похвастаться, что за два дня им удалось собрать более 20 килограммов макулатуры, один килограмм батареек, четыре мешка одежды и один мешок пластика. Студенты и сотрудники ПГУПС приняли такое активное участие в акции, что теперь экологический кружок поставил перед собой новую цель — установить постоянные контейнеры для раздельного сбора мусора.

Для своего экологического просвещения члены кружка посещают молодежные эко-

форумы и акции, сотрудничают с волонтерскими центрами и посещают различные арт-пространства. Например, 1 декабря, в первый день зимы, кружок устраивал кинопросмотр документального фильма в кафе. Мероприятие могли посетить все желающие, поэтому в этот день вместе с членами кружка фильмом и кофе пришли насладиться и студенты других вузов, и просто жители Санкт-Петербурга.

Все участники кружка выражают благодарность ПГУПС за содействие в организации своих мероприятий и поздравляют любимый университет с юбилеем!

Д. КОНЬШЕВА,
Ю. ГАЛАХОВА

ALMA MATER

ОДИН ИЗ САМЫХ ЛУЧШИХ ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ МИРА

Прошло уже более 45 лет, как я закончил электротехнический факультет Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (ныне Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС)). Но по-прежнему с самыми теплыми чувствами вспоминаю 1 сентября 1967 г., когда я впервые переступил его порог, волнения вступительных экзаменов.

И хотя это было давно, мои воспоминания о студенческих днях, осенней поездке на сельхозработы, стройотрядах, практике не тускнеют с годами. Мне иногда кажется, что нынешнее поколение иначе воспринимает студенческие годы. Для нас учеба была возможностью попасть в удивительный мир транспорта, а для меня лично — еще и продолжением дела моих отца и деда. Поэтому я как потомственный железнодорожник даже и не помышлял о какой-то другой профессии. Специальность выбрал сложную, но интересную — «Автоматика и телемеханика на транспорте». Сегодня молодежь интересуется экономикой, менеджментом, маркетингом. Не спорю, это тоже нужно и важно. Но в наше время авторитет инженерных профессий был значительно выше. Управлять производством, не зная и не понимая сути происходящих процессов и не имея практического опыта, невозможно. Для пассажира зеленый свет светофора — это просто разрешение транспортному средству начать или продолжить путь, а для инженера эсцэбиста — это результат серьезных проектных решений, сочетающих в себе сложные взаимозависимости систем, обеспечивающих безусловную безопасность движения поездов, с большим количеством проверок и взаимных увязок.

В настоящее время изменилась элементная база, но подходы и требования безо-



Начальник ГУП «Петербургский метрополитен» Владимир Александрович Гарюгин

пасности работы систем остаются основополагающими. Войти в новый коллектив любому выпускнику вуза очень не просто, ведь помимо всего прочего ему предстоит пройти испытание на профпригодность: ведь он оказывается среди людей, обладающих несоизмеримо большим практическим опытом, а значит, должен доказать, что его диплом — это не просто «корочки». Именно в такие моменты я мысленно благодарил своих преподавателей, которые

старались вложить в меня все знания, которыми обладали сами. И поэтому, придя работать после института на Октябрьскую железную дорогу, я не чувствовал себя белой вороной. Сейчас модными становятся дистанционное обучение, удаленный доступ, использование виртуальных тренажеров. Безусловно, это полезно и дает определенный результат при обучении специалиста. Но это не может заменить живого общения учителя и ученика, когда

значение имеет даже тембр голоса преподавателя и есть возможность заглянуть студенту в глаза и понять — усвоил он материал или нет. И очень важно, чтобы при обучении была возможность своими руками, кончиками пальцев почувствовать принципы действия сложных систем.

Сегодня все пользуются метрополитеном: быстро, удобно, комфортно. Для большинства петербуржцев это основной вид транспорта. Однако метрополитен — огромная подземная страна, созданная и работающая благодаря труду тысяч выпускников ЛИИЖТа-ПГУПС: тоннельщиков, эсцэбистов, связистов, путейцев, движенцев, тягачиков, энергетиков и других специалистов.

Между Управлением Петербургского метрополитена и ПГУПС сложились прекрасные взаимовыгодные отношения. Наши сотрудники с огромным удовольствием и ответственностью работают в составе государственных аттестационных комиссий, ученые и специалисты университета выполняют серьезные, капиталоемкие научные и проектные разработки, участвуют вместе с нами в пуске новых станций и линий метрополитена, объемы сотрудничества измеряются сотнями миллионов рублей.

Несколько лет назад я был приглашен в Попечительский совет университета и считая большой честью участвовать в жизни родного вуза. Для меня стало традицией каждый год 1 сентября приходить во внутренний дворик Юсуповского дворца, с которого началась история одного из самых лучших транспортных вузов мира, и с огромным удовольствием и волнением смотреть на молодые лица тех, кто пришел учиться в мою alma mater.

В. А. ГАРЮГИН,
начальник

ГУП «Петербургский метрополитен»

«С БОЛЬШОЙ ТЕПЛОТОЙ ВСПОМИНАЮ МОИХ УЧИТЕЛЕЙ...»

Интервью с первым заместителем генерального директора Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») Анатолием Анисимовичем Краснощёком.

— Анатолий Анисимович, в преддверии большого юбилея — 210-летия вашей alma mater — могли бы вы как выпускник Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (ныне Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I) поделиться с нашими читателями самым ярким воспоминанием о студенческих годах?

— В 1988 г. мне вручили диплом инженера путей сообщения. К этому времени за моими плечами был уже солидный опыт работы на железной дороге после окончания Петрозаводского техникума железнодорожного транспорта, служба в Вооруженных Силах. Но всё равно защита дипломного проекта и получение диплома из рук легендарного ректора института профессора Е. Я. Красовского врезались в мою память на всю жизнь. Тогда трудно было предположить, что мой путь по российским железным дорогам приведет меня из Петрозаводска сначала в Санкт-Петербург, потом в Иркутск, а затем в Москву.

— Многие молодые люди в наше время сомневаются в необходимости высшего образования. Согласны ли вы как специалист и руководитель с этим мнением?

— Сейчас, имея возможность в полном объеме представлять этот огромный и сложный механизм, каковым является ОАО «РЖД», испытывая настоящую гордость за наш железнодорожный транспорт, с большой теплотой вспоминаю моих учителей как в Петрозаводском техникуме, так и в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова. Среди них Э. М. Меладзе, А. В. Кейдо, А. В. Макарова, В. И. Бадах, В. А. Кудрявцев, Ю. И. Ефименко. Некоторых из них уже нет с нами, но мы их помним. Не могу сказать, что учиться было легко, но так и должно быть. Мы по-



Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Анатолий Анисимович Краснощёк

нимали, что нет звания выше и почетнее, чем инженер путей сообщения. Нам приходилось сидеть ночами, делать курсовые проекты, которые иногда казались излишне сложными, а преподаватели — слишком придирчивыми и требовательными. Но по прошествии многих лет с уверенностью могу заявить, что пригодились всё. Ведь на железной дороге на каждой должности приходится сталкиваться с различными проблемами. И в сложные моменты вспоминалось то, чему учили преподаватели в вузе. А теперь, когда приходится заниматься вопросами развития Восточного полигона, подходов к портам Азово-Черноморского бассейна и Северо-Запада РФ, Северного Широтного хода, модерниза-

ции Московского и Санкт-Петербургского железнодорожных узлов, уже мы, в свою очередь, стараемся помочь нашему родному университету — информируем об инновациях, привлекаем его ученых к решению насущных проблем ОАО «РЖД».

— Расскажите, пожалуйста, подробнее, как именно вы помогаете университету, какие программы и проекты стали наиболее значимыми для вас лично.

— Многие выпускники ЛИИЖТа-ПГУПС, несмотря на достаточно плотный рабочий график, поддерживают связь с родным университетом и своими кафедрами. В том числе руководят работой и консультируют дипломников, стараясь, чтобы их выпускные квалификационные работы были актуальными, востребованными, чтобы студенческая молодежь окунулась в реальные дела компании. Ведь сегодня почти половина выпускников университета, а это все железнодорожные специальности, идут в основном на работу в структурные подразделения ОАО «РЖД». Например, особо памятна комплексная защита дипломных проектов по станции Лужская. В 2012 г. она уже практически приобрела тот вид, какой имеет сегодня. И вот родилась идея направить ребят — выпускников факультета «Управление процессами перевозок» туда на работу. Молодых инженеров — на «молодую» станцию. В то время деканом факультета «Управление процессами перевозок» был П. К. Рыбин, вместе с ним, с О. С. Валинским, в то время НЗ-1 Октябрьской железной дороги, и С. А. Дорофеевским, в то время начальником Октябрьской дирекции управления движением, мы в 2013 г. сформировали сначала студенческий отряд, который отработал на станции Лужской приемосдатчиками. Потом эти ребята поехали на следующий год на производственную практику уже в качестве дежурных по паркам, а логичным завершением этого процесса стала защита ими дипломных проектов, посвященных перспективам развития и совершенствованию технологии станции Лужской. Специально приехал на их защиту и, наверное, волновался не меньше их. Было ощущение, что сам опять защищаю дипломный проект.

— Анатолий Анисимович, какой политики придерживается ОАО «РЖД» в подборе кадров? Проводится ли профориентационная работа, и если да, то какая именно? Каковы основные задачи программ подготовки и переподготовки специалистов?

— Сегодня в ОАО «РЖД» сформирован взвешенный и нацеленный на перспективу подход к подбору и обучению кадров. В его основе — серьезная профориентационная работа с представителями молодого поколения разного возраста, когда наравне с азами профессиональных знаний формируется осознание единства с компанией. Это дает возможность снижать риск потери контингента из-за недостаточной мотивированности работника. Но, несмотря на постоянно совершенствующиеся формы поддержания корпоративных ценностей, ключевой задачей остается профессиональная подготовка, которая в современных условиях требует не только стабильных технических знаний и технологических навыков, но и постоянно повышение квалификации, понимания и активного участия железнодорожников в реализации задачи цифровой трансформации железнодорожного транспорта.

Наша компания постоянно развивается, приходится бывать в разных концах нашей огромной страны, но всегда стараюсь планировать поездки в Санкт-Петербург, на Октябрьскую железную дорогу, в мой родной университет. Недавно, в конце октября, мы проводили в стенах ПГУПС III Международную научно-практическую конференцию «Развитие инфраструктуры и логистических технологий на транспорте», посвященную 210-летию университета, основной темой которой было развитие Санкт-Петербургского железнодорожного узла до 2030 г. Выступая на конференции, не удержался и сказал ее участникам, что чувствую себя счастливым, когда иду по знакомым коридорам родного вуза. Наверное, правильно говорят: дома и стены помогают. От имени выпускников ЛИИЖТа-ПГУПС хочу сказать, что мы несем ответственность за то, чтобы наш вуз продолжал развиваться и растил кадры, которые в будущем станут нашей достойной сменой.

Беседовала М. К. КСЕНОФОНТОВА

ГОСТЬ НОМЕРА

ЖИЗНЬ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Петергоф был основан в начале XVIII столетия императором Петром I и стал одной из самых роскошных летних царских резиденций, символом завоевания Россией выхода к Балтийскому морю. Государственный музей-заповедник «Петергоф» — историко-культурная жемчужина мировой величины в короне дворцово-парковых ансамблей Санкт-Петербурга. Это самый сложный комплекс уникальных зданий с бесценными коллекциями произведений искусства, одной из самых больших в мире гидротехнических фонтанных систем и десятками гектаров садов и парков. Петергоф, бывший любимой резиденцией русских царей, в наше время является самым посещаемым музеем России. Ежегодно ГМЗ «Петергоф» принимает около пяти миллионов посетителей. Для обеспечения бесперебойного функционирования этого архитектурного, художественного и инженерного ансамбля необходимы усилия тысяч человек: ученых, искусствоведов, инженеров, смотрителей, садовников, рабочих разных профессий...

С 2009 г. эту огромную армию специалистов возглавляет генеральный директор государственного музея-заповедника «Петергоф» Елена Яковлевна Кальницкая — искусствовед, один из крупнейших знатоков истории архитектуры Петербурга, истории русского интерьера, музеефикации памятников архитектуры и информационных технологий в музейном деле, а по первому своему образованию — инженер путей сообщения.

Вот что рассказывает о себе сама Елена Яковлевна:

Я — выпускница Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта им. академика В. Н. Образцова 1974 г., и мой железнодорожный путь был непрост и тернист. Из песни не выкинешь слов — стать инженером путей сообщения я не мечтала. В юности, чувствуя в себе явно выраженные гуманитарные наклонности, я всей душой стремилась в Ленинградский университет, где на филологическом факультете должна была стать «Татьяной Лариной» с ее блестящим беллетристическим даром...

Однако, увы, на вступительном экзамене в сочинении по лирике Лермонтова мне не суждено было поставить четвертую точку после цитаты с многоточием, и недобраный балл не позволил стать универсанткой.

Интеллигентная семья всполошилась: девочка, награжденная медалями и дипломами всяческих литературных олимпиад, осталась за бортом. Однако брат отца — мой дядя Леонид Александрович Кальницкий, блестящий математик и не менее блестящий мужчина, всеобщий любимец, в те годы возглавлявший кафедру математики в ЛИИЖТе, убедил всех, что путь по железнодорожной стезе — лучший из путей! Протекционизм никто не отменял... Я стала студенткой электротехнического факультета ЛИИЖТа по специальности «Автоматика и телемеханика на железной дороге».

От прекрасной студенческой поры в памяти остались бесконечные курсовики, лабораторные работы, паяние электрических схем, практика на станции Москва-Сортировочная, посиделки в общежитии на Петроградской, расположенном в конструктивистском здании, по легенде, имеющем в плане форму серпа и молота...

И эпилог — диплом на тему «Горочная автоматическая централизация на полупроводниковых и феррит-транзисторных модулях». Когда сегодня вспоминаю название своего дипломного проекта в музейной среде — коллеги улыбаются...

После вуза передо мной распахнулись двери проектного института «Ленгипротрансмост» в Подъездном переулке. Начались командировки по стране, чертежи, кальки, синьки, новые встречи и знаком-

ства. Жизнь была весьма интересная, тягу к гуманитарным занятиям я удовлетворяла, работая в качестве внештатного корреспондента Ленинградского телевидения, но тем не менее только железной дороги мне со временем стало мало.

А дальше — новая, уже успешная попытка поступления в Ленинградский университет и долгая счастливая музейная жизнь, защита кандидатской диссертации по искусствоведению и докторской — по культурологии...

Мое прошлое и настоящее неизменно убеждают меня, что ничего в жизни не бывает зря. Инженерное образование структурировало мышление и в любой сложной ситуации позволяет сказать оппонентам в технических вопросах: покажите чертежи, расчеты, я пойму...

Я с удовольствием и благодарностью вспоминаю своих педагогов — советского гуру теоретической механики профессора А. А. Яблонского, профессора физики Л. Т. Турбовича, чрезвычайно строгого и безмерно душевного, отзывчивого заместителя декана нашего факультета Н. И. Ванюшкина, «железную леди» — богиню науки «Теоретические основы автоматики» А. В. Смирнову, доцентов братьев Малаховых: один выжимал из нас семь потоков начертательной геометрии, другой — электротехникой, и многих других, вырастивших из нас настоящих инженеров!

Я сохраняю добрые отношения со своими сокурсниками. Недавно мы отмечали 45-летие выпуска, и я увидела, что по всей стране друзья следят за моей петергофской жизнью. Да, в молодости именно в ЛИИЖТе я обрела верных друзей, таких как супруги Борис и Наталья Денисовы, и эта дружба длится всю жизнь.

Мой путь сегодня, кстати, оказался связан с историей железной дороги. Объединив усилия с историком, также выпускником нашего института, доктором, профессором И. П. Киселёвым и его коллегами, мы реализовали два интереснейших проекта. Первый посвящен созданию и развитию Петергофской железной дороги. Второй — истории Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). В фондах Музея семьи Бенуа хранится архив генерала Д. Л. Хорвата — строителя КВЖД. Он был женат на Камилле Бенуа, творче-



Фото: Пресс-служба ГМЗ «Петергоф»

Елена Яковлевна Кальницкая, генеральный директор ГМЗ «Петергоф»

ское наследие которой оказалось в нашем музее в Петергофе. Так переплетаются судьбы и истории...

Один из самых успешных вузов города и страны — ЛИИЖТ, ныне ПГУПС, развивается ярко и интересно. Его выпускники востребованы повсеместно. История железных дорог и великие имена, эту историю создававшие, — на слуху.

А на моем рабочем столе стоит маленькая фарфоровая лягушка — подарок и символ института, символ молодости, символ конвергенции людей и наук. Замечательному университету и его людям — процветания и успехов!

Елена КАЛЬНИЦКАЯ,
инженер путей сообщения,
доктор культурологии, профессор,
генеральный директор ГМЗ «Петергоф»

СПРАВКА

До 1917 г. лягушка (существо земноводное, или амфибия), обитающая как в воде, так и на суше, была символом студентов Института Корпуса инженеров путей сообщения, который готовил специалистов как для водного, так и для сухопутного транспорта. Среди его студентов была популярна следующая версия происхождения этого символа. Однажды великая княгиня Екатерина Павловна — сестра императора Александра I и жена принца Георга Ольденбургского, главного директора путей сообщения Российской империи, встретила группу студентов Института Корпуса инженеров путей сообщения, одетых в серо-зеленые форменные куртки, и ласково назвала их лягушатами, что вызвало у них восторг. Они с теодолитами и мерными лентами выполняли задания по геодезической практике в районе одного из царских дворцов и изрядно вымокли, пробираясь по болотистой местности.

Относясь с большой теплотой и уважением к институту, Екатерина Павловна отмечала в 1813 г. в письме Ф. П. Деволанту, ставшему после смерти принца Георга Ольденбургского руководителем Ведомства путей сообщения: «Можете себе представить, что повсюду, где бы я ни увидела одного из моих “лягушат”, мне кажется, что я вижу родного ребенка».

Так лягушка стала символом студентов института. Ее фигурка высотой около 60 см обязательно присутствовала на балах, которые проводились в самой большой аудитории вуза (ныне чертежный зал кафедры «Начертательная геометрия и графика»). Выпускался студенческий альманах «Зеленая лягушка». Ее изображение можно видеть на различных сувенирах и значках дореволюционного института.

Небольшой лягушонок «прыгнул» даже на официальный документ — бланк диплома о присвоении звания прапорщика Корпуса инженеров путей сообщения, один из которых, датированный 1846 г., хранится ныне в Музее ПГУПС. Студенческая легенда гласит, что лягушонок на представленном ему эскизе диплома изобразил лично император Николай I. Интересно, что на подобном дипломе, выданном в 1860 г. (в царствование императора Александра II), изображения лягушонка на документе нет.



Подарочная лягушка ПГУПС

НОВОСТИ КУЛЬТУРЫ

50 ЛЕТ ХОРОВОМУ АНСАМБЛЮ «КАНТУС»

В декабре хоровой ансамбль «Кантус» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС) празднует свое 50-летие — весьма солидный возраст для любого творческого коллектива!

Ансамбль был основан выпускником электротехнического факультета ЛИИЖТа, позднее — известным петербургским композитором Валентином Михайловичем Сухобоковым осенью 1969 г. как женский коллектив.

1 декабря 1969 г. состоялось первое выступление ансамбля, на праздновании 160-летия института, в Большом концертном зале «Октябрьский». А в 1975 г. ансамбль стал лауреатом Ленинградского вокального конкурса «Весенний ключ».

В 1979 г. ансамбль стал смешанным и получил свое нынешнее название «Кантус» (от лат. «пение»). Лауреат различных международных, всесоюзных и городских конкурсов, ансамбль участвовал во многих концертных поездках по России и Европе. Москва, Ростов-на-Дону, Волгоград, Саранск, Мурманск, Петрозаводск, Тверь, Великие Луки, Симферополь, Рига, Норртелье, Прага, Краков, Минск — и это далеко не полный перечень городов, в которых выступал этот коллектив.

В 2009 г. хоровой ансамбль «Кантус» принял участие в праздничных мероприятиях, посвященных 200-летию ПГУПС в Ледовом дворце.

С 2015 г. «Кантус» ежегодно становится лауреатом открытого хорового конкурса технических вузов России «Благовест» в

номинациях «Светская музыка» и «Духовная музыка».

В «Кантусе» начинал свой творческий путь целый ряд профессиональных певцов и работников культуры, в том числе известная певица и актриса, лауреат международных конкурсов, обладательница премии «Музыкант» за лучший классический вокал Лариса Луста. В разное время в коллективе работали солистка Мариинского театра, лауреат международных конкурсов Ирина Васильева и заслуженная артистка России Галина Сидоренко. На протяжении пяти лет в ансамбле пела студентка электротехнического факультета ЛИИЖТа Нина Калинина, ныне заслуженная артистка России, оперная певица Ника Миллиард (Австрия).

С «Кантусом» неоднократно выступали и известные петербургские исполнители, лауреаты международных конкурсов Алёна Биккулова и Сергей Зыков.

Хоровой ансамбль «Кантус» принимает участие во всех важных мероприятиях университета, будь то 1 сентября или вручение дипломов. Коллектив играет важную роль в жизни университета, дает возможность студентам заниматься творчеством и развиваться, выступая на различных площадках города, в том числе ежегодно в Государственной академической капелле.

Поздравляем замечательный коллектив «Кантуса» с юбилеем и желаем ему дальнейших творческих успехов!

Ю. ГАЛАХОВА

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВЯЗИ

ВЕКТОР МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Интернационализация образования — один из важных современных трендов развития университетов. Обучение иностранных граждан красноречиво говорит о признании заслуг вуза в академической и научной сферах.

Исторически с момента своего основания вуз аккумулировал лучший опыт образовательных учреждений зарубежных стран.

Сегодня из общего контингента студентов ПГУПС более 12 % составляют иностранные граждане, представляющие 49 стран мира. Среди них наибольшее количество студентов из Казахстана (376 человек), КНР (482 человека), Узбекистана (486 человек). Вуз имеет партнерские договорные отношения с 114 зарубежными организациями и учреждениями.

Инженерное образование в ПГУПС высоко ценится во многих странах, в частности, в Германии, Польше, Болгарии, Словакии, Чехии, прибалтийских государствах, Азии, Африке, Латинской Америке. На железнодорожных предприятиях Китая, Казахстана, Узбекистана немало выпускников вуза, в том числе на руководящих позициях. Из Эфиопии и Индонезии в последние годы на обучение в ПГУПС направлялись целые специализированные учебные группы.

Для Кубы, где ОАО «РЖД» начинает реализацию программы реконструкции железных дорог, предусматривается большой объем подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов.

Одно из перспективных направлений международного сотрудничества ПГУПС — взаимодействие с вузами Китайской Народной Республики. Лидеры наших стран — президент РФ В. В. Путин и председатель КНР Си Цзиньпин регулярно обсуждают международные и региональные проекты, в том числе связанные с реализацией инициативы «Один пояс, один путь», включающей широкий спектр вопросов транспортной области.

Подготовка специалистов для КНР ведется в Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I еще с 1946 года. Многие его выпускники возглавляли ведущие транспортные университеты КНР, работали начальниками железных дорог, руководителями и главными инженерами заводов, предприятий.

За последние 5 лет ПГУПС сделал прорыв в области образовательного сотрудничества с КНР. Так, в 2014 г., во многом благодаря совместной инициативе ПГУПС и корпорации «Евразия» во главе с ее президентом Фэном Яоу, при поддержке Министерства транспорта РФ и Министерства образования КНР, была создана Ассоциация ректоров транспортных вузов России и Китая. За годы работы ассоциация сделала немало для развития академических, научных и культурных связей между университетами двух стран. К ноябрю 2018 г. — к моменту проведения V Форума — ассоциация насчитывала уже 88 членов — транспортных и политехнических вузов России и Китая.

Успешный опыт организации Ассоциации ректоров транспортных вузов России и Китая послужил примером для расширения пространства взаимодействия отраслевых вузов транспортной сферы.

По инициативе ПГУПС, поддержанной Министерством транспорта РФ и Росжелдором, в 2016–2018 гг. была проведена организационная работа, и в ноябре 2018 г. в Санкт-Петербурге на базе Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I состоялась Учредительная конференция Ассоциации ректоров транспортных вузов БРИКС, сопредседателем которой от российских вузов был избран ректор ПГУПС А. Ю. Панычев.

В октябре 2019 г. в ЮАР успешно прошла уже вторая конференция Ассоциации ректоров транспортных вузов БРИКС, наметившая пути расширения совместной деятельности в области образования, научных исследований и культурных связей вузов стран-участниц. Было решено следующую конференцию ассоциации провести в Санкт-Петербурге и приурочить ее к саммиту стран БРИКС, который будет проходить в июле 2020 г.

Одним из важных аспектов деятельности ученых ПГУПС является участие в исследованиях и проектах, связанных с развитием транспорта в северных регионах. Это направление деятельности с каждым годом все более приобретает характер важного международного взаимодействия.



Фото: ПГУПС

Форум вузов России и Китая «Гуманитарное сотрудничество в области высшего образования»

В октябре 2018 г. ПГУПС подписал партнерское соглашение об участии в международном проекте Коларктик (Kolarctic) — «Инфраструктура арктических железных дорог в регионе Коларктик (ARINKA)». Для социально-экономического развития региона Коларктик, объединяющего северную часть Норвегии, Швеции, Финляндию и Северо-Запад Российской Федерации, железная дорога играет важную роль.

Страны, входящие в данный регион, имеют общую проблему — суровые погодные условия: продолжительные зимы с низкими температурами, ветром, снегом и наледями, распространение вечномерзлых грунтов, большую продолжительность темного времени суток. Способствовать решению этих проблем смогут научные коллективы ПГУПС и ученые северных стран Арктического региона.

Основными целями проекта являются развитие приграничного научного сотрудничества в области железнодорожного транспорта между партнерами из разных стран региона Коларктик, обмен «ноу-хау» и передовыми решениями для увеличения пропускной способности сети железных дорог, создание улучшенных, высокоинтеллектуальных и экономически эффективных методов технического обслуживания и ремонта железных дорог, а также разработка рекомендаций по мониторингу, основанному на передовых решениях в области сенсорных технологий для железнодорожного транспорта.

Регион Коларктик полон интересных возможностей. Повышенное внимание к региону объединяет усилия партнеров в поиске правильных решений и способствует развитию сотрудничества при выработке долгосрочных решений и стратегий развития транспортной системы.

Еще одним актуальным проектом в области международного сотрудничества ПГУПС стало участие в программе ERASMUS+ Европейского союза, целью которой является поддержка сотрудничества в области образования и профессионального обучения. Развивая все позитивное, что было достигнуто ПГУПС в предыдущих международных образовательных программах, в частности TEMPUS, с ноября 2018 г. осуществляется реализация проекта «Высокоскоростной железнодорожный транспорт. Инфраструктура, экономика, экология» («Economics, Ecology and Infrastructure at High-Speed Railways», EEIHSR). Проект объединил усилия вузов разных стран: три университета России — ПГУПС, ДвГУПС, УрГУПС, три университета Казахстана — ЮГУПС им. М. Ауэзова, КазАТК им. М. Тынышпаева, ЕНУ им. Л. Гумилева, три европейских университета — Мадридский политехнический университет



Фото: ПГУПС

Выступление А. Ю. Панычева на II конференции Ассоциации ректоров транспортных вузов БРИКС



Фото: ПГУПС

Участники II конференции Ассоциации транспортных вузов БРИКС в депо

(Испания), Технический университет Дрездена (Германия) и Экономический университет в Катовице (Польша).

Международное сотрудничество ПГУПС по разным направлениям позволяет объединить партнеров, имеющих много общих

задач, для решения которых требуется выход за пределы государственных границ. Университет активно идет вперед, взаимодействуя с инженерами и учеными мира.

Е. КОМАРОВ, Ю. ГАЛАХОВА

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВЯЗИ

КУБА — РЯДОМ



Подписание соглашения о сотрудничестве между ПГУПС и Союзом железных дорог «Железные дороги Кубы»

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») достигло соглашения с Союзом железных дорог «Железные дороги Кубы» (СЖДК) о реконструкции и развитии стальных магистралей этой страны, в строительстве которых в XX в. активное участие принимали ученые, специалисты и выпускники Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта имени В. Н. Образцова (ЛИИЖТ) — Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС). Этот проект предусматривает как научные исследования, так и подготовку и переподготовку специалистов Кубы, к чему и будет привлечен ПГУПС.

В связи с этим в Гавану прибыла делегация ПГУПС, и первая встреча с кубинскими пар-

терами состоялась 14 октября 2019 года в Учебном центре СЖДК.

Ректор университета А. Ю. Паньчев и генеральный директор СЖДК господин Эдуардо Эрнандес Бесерра обменялись подробной информацией о планируемом сотрудничестве.

Кубинская сторона представила обстоятельный доклад о задачах, стоящих перед железнодорожниками страны. В свою очередь российская сторона рассказала о возможности участия ПГУПС. В беседе приняли участие руководители СЖДК — выпускники ЛИИЖТ-ПГУПС. Руководство СЖДК провело экскурсию по учебному заведению и продемонстрировало, как железная дорога ведет подготовку и повышение квалификации своих специалистов.

В заключение встречи произошло трогательное событие: А. Ю. Паньчев вручил вы-

пускникам ЛИИЖТ-ПГУПС сертификаты Корпуса выпускников, традиционные зеленые шарфы и знаки членов корпуса. А руководителю вновь созданного кубинского Филиала корпуса Рикардо Эдуардо Агусио Кастро (электротехнический факультет, «Автоматика и телемеханика», 1979 г.) была вручена зеленая лягушка — символ их alma mater.

Последующие дни — 15 и 16 октября — делегация посвятила вопросам организации взаимодействия с кубинскими высшими учебными заведениями. Были подписаны соглашения о сотрудничестве с Университетом Гаваны и Гаванским технологическим университетом. В ближайшее время к студентам с Кубы, уже обучающимся в ПГУПС, присоединится изрядное количество их соотечественников, желающих получить образование в России.

16 октября состоялась встреча с руководством Центрального университета «Марта Абреу» в Лас-Вильясе (г. Санта-Клара). Кубинских коллег особенно заинтересовал опыт ПГУПС в области создания электронного информационного пространства университета, а также в сфере проектирования мостов и тоннелей. По результатам встречи было подписано соглашение о сотрудничестве между вузами.

Делегация СЖДК с ответным визитом посетила ПГУПС во время юбилейных мероприятий, и 2 декабря — в день 210-летия — были подписаны соглашения о сотрудничестве между СЖДК и ПГУПС.

Егор КОМАРОВ

В ПАПУА — НОВОЙ ГВИНЕЕ ЗАГОВОРИЛИ ПО-РУССКИ

О Папуа — Новой Гвинее — стране, располагающейся в южной части Тихого океана, Россия узнала после научно-исследовательской экспедиции Н. Н. Миклухо-Маклая в 1871 г. Известный российский ученый, путешественник и гуманист стал первым европейцем, построившим дружественные отношения с народом Папуа. Благодаря его деятельности на острове Новая Гвинея впервые зазвучала русская речь.

Путешественник Н. Н. Миклухо-Маклай был сыном выпускника нашего вуза 1840 г., одного из строителей Петербурго-Московской железной дороги и первого начальника железнодорожной станции в Санкт-Петербурге, инженера путей сообщения Н. И. Миклухи.

В наши дни Папуа — Новая Гвинея — это стабильно развивающаяся страна. Она занимает половину острова Новая Гвинея и является крупнейшим государством Океании. Страна обладает уникальным культурным разнообразием, доказательство тому — не менее 850 языков коренных народов.

В 2019 г. у жителей Папуа — Новой Гвинеи появилась возможность заговорить по-русски. Это стало реальностью благодаря программе обучения гвинейцев русскому языку, разработанной в Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I при поддержке Министерства просвещения РФ, а также масштабному проекту Фонда им. Миклухо-Маклая по налаживанию двусторонних связей России и Папуа — Новой

Гвинеи. Уроки русского языка проводились на образовательных площадках г. Порт-Морсби — в Университете Папуа — Новой Гвинеи и Национальной библиотеке Папуа — Новой Гвинеи, а также в г. Маданг.

Первый выпуск учащихся по программе приурочен к открытию «Кабинета русского мира» — первого центра в Папуа — Новой Гвинее, который сможет обучать русскому языку всех желающих на регулярной основе.

Гвинейцы всех возрастов проявляют живой интерес к изучению русского языка. ПГУПС планировал подготовить 100 учащихся 1-го уровня и 100 учащихся 2-го, но, по информации Фонда им. Миклухо-Маклая, желание изучать наш язык изъявили почти 1400 гвинейцев. Будущие ученики записывались на курсы русского языка на мобильных выставках «Россия и Папуа — Новая Гвинея. Единство в многообразии», которые были предварительно организованы партнером ПГУПС — Фондом им. Миклухо-Маклая и позволили познакомиться гвинейцев с российской культурой и традициями.

Благодаря слаженному взаимодействию и профессиональной работе команды ПГУПС и Фонда им. Миклухо-Маклая, имеющего большой опыт работы в Папуа — Новой Гвинее, данный проект положил начало изучению русского языка в Папуа — Новой Гвинее, что еще сильнее укрепит дружеские связи между нашими странами.



Урок русского языка с преподавателем А. В. Мамаевой из ПГУПС в Национальной библиотеке Папуа — Новой Гвинеи

Ю. ГАЛАХОВА

НОВОСТИ НАУКИ

НАУЧНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ПЕРВОГО ТРАНСПОРТНОГО

Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС) является ведущим научным центром в своей сфере. Специалисты университета занимаются прикладными исследованиями в области железнодорожного транспорта, промышленного и гражданского строительства, экономики транспорта, экологической безопасности и других. В 2018 г. объем выполненных хозяйственных научно-исследовательских работ, приходящийся на одного научно-педагогического работника ПГУПС, превысил 1,5 млн рублей и является одним из самых высоких в России.

Более 30 научных школ, функционирующих на базе ПГУПС, занимаются приоритетными научными направлениями, такими как:

- проблемы и пути совершенствования высокоскоростного железнодорожного транспорта, в том числе разработка стандартов и модернизация нормативной базы, научное сопровождение проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростных магистралей (ВСМ);
- развитие магнитолевитационной технологии и применение данной технологии в транспортном строительстве;
- регулирование движения поездов, передовые системы и средства для управления технологическими процессами;
- инновационные методы технического обслуживания автоматики, телемеханики и связи на железной дороге;
- техносферная и экологическая безопасность, сертификация предприятий по условиям труда, безопасность транспортной экосистемы;

— профессиональный психологический отбор работников железнодорожного транспорта;

- информационная безопасность;
- разработка, проектирование, совершенствование подвижного состава, в том числе на основе асинхронного привода;
- системы водоснабжения на железнодорожном транспорте и др.

С 2019 г. в университете начал свою деятельность научно-образовательный центр «Инновационные технологии на железнодорожном транспорте» (НОЦ «Интехтранс»), основными задачами которого являются создание и внедрение прорывных инновационных технологий в области железнодорожного транспорта, а также подготовка и переподготовка кадров по приоритетным направлениям развития науки, техники и технологий. Всё это способствует реализации задач, сформулированных в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г., Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 г., Долгосрочной программе развития ОАО «РЖД» до 2025 г. и др.

Важным и действенным способом популяризации научно-технической деятельности является проведение тематических конференций, симпозиумов и семинаров. В ПГУПС ежегодно проводятся такие крупные международные конференции, как «Транспортная геотехника и геология», «Развитие инфраструктуры и логистических технологий в транспортных системах» (РИЛТТРАНС), «Техносферная и экологическая безопасность на транспорте» (ТЭБТРАНС), международный симпозиум «ELTRANS». Впервые в России в сентябре 2018 г. на базе университета была проведена XXIV Международная конференция Maglev-2018, в которой приняли участие более 450 человек из 22 стран мира. Все они, и сотрудники вуза в том числе, в течение трех дней общались между собой на английском языке, и проблем с пониманием не возникало. Большой научный интерес в 2018 г. вызвала также научно-практическая конференция «Северный широтный ход: современные вызовы, механизмы реализации и перспективы».

Уже более двух столетий ученые университета занимаются передовыми исследованиями и разработками, многие из которых опережали и опережают свое время. Верные принципам и стандартам, заложенным профессорами прошлых веков, ученые ПГУПС и сегодня занимаются разработкой инновационных технологий, например магнитной левитацией. Впервые в мире в стенах вуза разработана и изготовлена полномасштабная модель грузовой магнитолевитационной транспортной платформы грузоподъемностью 38 т. Для развития технологий магнитной левитации и кооперации возможностей науки и промышленности на базе ПГУПС



Пленарное заседание международной конференции Maglev-2018

создан научно-образовательный инженерный кластер «РосМаглев». В состав Международного совета по магнитной левитации (The International Maglev Board) в качестве 15-го члена была включена Российская Федерация в лице сотрудника ПГУПС.

Активно развивается направление по проектированию инновационного подвижного состава. Ученые университета разработали и внедрили в производство новые вагонные тележки для грузового подвижного состава с увеличенной нагрузкой на ось. Успешным оказался и проект тензометрической колесной пары, позволяющей контролировать параметры взаимодействия «колесо — рельс». Сейчас эта система успешно применяется на практике.

Специалисты ПГУПС в течение последних лет ведут научно-методологическое сопровождение ключевых инвестиционных проектов по развитию железнодорожной сети Российской Федерации, в том числе модернизации БАМа и Транссиба, развитию Московского транспортного узла, Крымской железной дороги, подходов к портам Азово-Черноморского, Балтийского бассейнов и др.

Начиная с 2018 г. университет работает в качестве технического эксперта по исполнению концессионного соглашения на финансирование, строительство и эксплуатацию инфраструктуры железнодорожного транспорта участка Северного широтного хода «Обская — Салехард — Надым».

Научные разработки ПГУПС характеризуются широким спектром направлений.

Его ученые активно участвуют в проектах высокоскоростного железнодорожного движения в России. Одной из значимых работ университета стала разработка специальных технических условий для проектирования и строительства ВСМ с максимальной скоростью до 400 км/ч.

ПГУПС многие годы плодотворно сотрудничает с Госкорпорацией «Роскосмос». На космодроме «Байконур» сотрудниками вуза был проведен анализ состояния железнодорожной инфраструктуры космодрома, выявлены аварийно-опасные участки, разработаны проекты восстановления и ремонта путей транспортировки ракетно-космических носителей. С начала строительства космодрома «Восточный» ПГУПС принимает активное участие в ведомственном надзоре за строительством железнодорожного хозяйства и техническом контроле за подготовкой к сдаче в эксплуатацию железнодорожных участков космодрома.

Ежегодно около 45 % общего объема научно-исследовательских работ университета выполняется в рамках взаимодействия с предприятиями Санкт-Петербурга и Северо-Западного региона. Один из основных

партнеров ПГУПС — ГУП «Петербургский метрополитен». Центр компьютерных железнодорожных технологий вуза установил комплексную автоматизированную систему диспетчерского управления на более чем 10 станциях метрополитена. Сотрудниками центра внедрены новые системы микропроцессорной централизации МПЦ-МПК на вновь введенных к чемпионату мира по футболу 2018 г. станциях «Беговая» и «Новокрестовская» в Санкт-Петербурге, разработано и внедрено программное обеспечение для тренажерного комплекса по управлению движением поездов с имитацией автоматизированных рабочих мест дежурных по станциям, выполнен целый ряд других работ.

Сотрудники кафедр и лабораторий университета занимаются мониторингом различных транспортных и гражданских строительных объектов — гидроэлектростанций, мостов и тоннелей практически на всей территории Российской Федерации.

На протяжении нескольких лет вуз остается одним из лидеров среди вузов и отраслевых НИИ по защите прав на результаты интеллектуальной деятельности, сотрудники ПГУПС получают 70–80 патентов на изобретения и полезные модели.

Университет активно участвует в международных проектах, в том числе в проведении научных исследований в области сейсмостойкости мостов совместно с Китайским нефтяным университетом, в проекте KOLARCTIC (ARINKA), в европейской программе Erasmus+ совместно с университетами ЕС и Казахстана.

Университет принимал участие в крупном проекте по созданию нормативных документов железных дорог для Эфиопской железнодорожной корпорации. Целью проекта стала разработка правил технической эксплуатации, стандартов, инструкций и технических условий проектирования и строительства железнодорожной инфраструктуры в соответствии с мировыми стандартами и местными условиями этой страны.

Развитие научно-исследовательской деятельности обучающихся является одним из неотъемлемых элементов подготовки высококачественных специалистов. В университете существует Студенческое научное общество для мотивации научной деятельности обучающихся, их участия в фундаментальных и прикладных исследованиях и творческого развития.

В ноябре 2019 г. в Музее ПГУПС состоялось торжественное открытие зала, посвященного студенческой науке, в котором представлены действующие модели и макеты, изготовленные студентами — победителями конкурсов различного уровня.

Основные и наиболее интересные научные разработки ученых университета вводятся в учебный процесс. Лаборатории ПГУПС оснащены современной учебно-лабораторной базой, основанной как раз на них.

Опыт, накопленный научно-педагогическим коллективом ПГУПС, по-прежнему используется для решения приоритетных задач транспортной и строительной отраслей.

Т. С. ТИТОВА



Контроль технического состояния железнодорожной инфраструктуры космодрома «Байконур»

ИНТЕРВЬЮ

«БУДЬТЕ ДОСТОЙНЫ ВЕЛИКИХ ДЕЛ ВЫПУСКНИКОВ ПГУПС ВСЕХ ВРЕМЁН»

Президент Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС), действительный государственный советник Санкт-Петербурга 1-го класса, вице-губернатор Санкт-Петербурга (2003–2009 гг.) Виктор Николаевич Лобко в преддверии празднования 210-летия со дня основания ПГУПС рассказал о своей студенческой жизни, проблемах в области инженерного образования и о многом другом.

— Виктор Николаевич, ваша биография тесно связана с ПГУПС (прежнее название — Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ)). Расскажите, пожалуйста, о своих студенческих годах. Возможно, студенты ЛИИЖТа чем-то отличались от нынешних? Может, кто-то из педагогов больше всего запомнился? Есть какое-то очень яркое воспоминание об учебе?

— Наверное, у меня, как и у всех людей, которые получили высшее образование, время учебы сохраняется в памяти как одна из наиболее ярких, интересных страниц в жизни. Может быть, и сложных, может быть, даже весьма сложных, учитывая то, что студент тоже хочет есть, хочет одеваться, а доходов не было. Если родители не могли помогать, то, естественно, были большие сложности. Поэтому приходилось не только учиться, но и подрабатывать. Тем не менее всё равно этот период вспоминается как один из наиболее ярких. Почему? Потому что это период, когда ты начинал по-настоящему познавать жизнь во всем ее разнообразии.

Особенностью вузов того времени, когда я был студентом, можно считать тот факт, что тогда очень многие преподаватели были фронтовиками. Это люди, которые могли своим примером показывать студенчеству, как надо жить, как надо любить Родину, как надо служить Отечеству. Мне кажется, что это очень важный фактор в формировании мировоззрения студентов того времени. И это действительно были люди, которые считали своим долгом не просто дать какие-то знания в каком-то объеме, а именно что-то вложить в души студентов. Они были сами, как правило, людьми очень и очень душевными. Я, например, очень тепло вспоминаю преподавателя высшей математики Николая Николаевича Сафонова. Внешне он, кстати, был очень похож на артиста Евгения Леонова. Человек, который преподавал нам, казалось бы, такую строгую и сложную дисциплину, как высшая математика, делал это так искусно, что мы любили этот предмет. Входя в аудиторию, он всегда высоко поднимал правую руку и говорил: «Студенчеству — салют!» Он читал лекции на потоке, где было порядка 150 студентов строительного факультета. И ребята понимали, что он хотел не трудности создать им, а именно помочь. Таких преподавателей было очень много. В то время в ЛИИЖТе работали известные ученые, например Яблонский, автор учебника «Теоретическая механика», по которому учились студенты практически всех технических вузов нашей страны. А он у нас преподавал. Это было очень важно, потому что мы чувствовали, что вот это наш институт, вот это наш профессор, вот это нас отличает от других. Кроме того, в нашем институте было особое отношение к дисциплине, к исполнению своих обязанностей.

Почему я поступил в ЛИИЖТ? Потому что я родился в семье железнодорожника, потому что жил в железнодорожном доме, потому что учился в железнодорожной школе, потому что лечился в железнодорожной больнице, потому что развлекался в железнодорожном клубе. Ну, куда еще можно было поступать? Я закончил школу очень хорошо, сдал вступительный экзамен, который позволял пройти по конкурсу, не более того. Но прошло уже 52 с лишним года, как я закончил ЛИИЖТ, но никогда, ни разу не пожалел о том, что я поступил в этот вуз. Потому что здесь я получил не только знания, я получил путевку в жизнь, хороший уровень подготовки к самостоятельной жизни.

— Какие конкретно проблемы в области инженерного образования вы считаете на сегодня наиболее острыми? Что необходимо сделать для того, чтобы повысить престиж профессии инженера?



Государственный министр железных дорог Индии г-н Раджен Гохайн и президент ПГУПС Виктор Николаевич Лобко

— Для начала надо вообще отменить Закон об образовании. Надо отменить не нужную нам Болонскую систему. Ведь для чего она была создана? В Европе сложилась новая государственная общность, государство под названием Евросоюз. 28 стран, 28 национальных школ, все имеют свои особенности, отличия и совершенно разный уровень. Надо было привести всё это к единому знаменателю. Потому что один из главных законов Евросоюза: живи где хочешь, работай где хочешь, учишься где хочешь и так далее, свободное перемещение. Ну, к одному знаменателю не смогли привести. Привели к двум: бакалавры и магистры. Но нам это зачем? Нам там никто не ждет и никто туда не пустит. У нас столетиями формировалась идеальная структура подготовки специалистов и вообще подготовки людей к жизни — школа, профессионально-технические училища, техникумы, институты, ну и дальше уже научная часть. Техникум — это исключительно важный элемент в системе образования. И техник — это чрезвычайно важный специалист на производстве. Техник — это человек, который знает всё до мельчайших деталей, хотя и в ограниченных пределах. И он часто важнее и нужнее, чем инженер. Потому что инженер имеет более широкий кругозор, более широкую, скажем, сферу познаний, что тоже необходимо, чтобы развиваться, делать производство. Сейчас же все громко заявляют: «Бакалавр — это недоделанный инженер».

Но даже в той системе, в которой мы существуем, нужно значительно усиливать практику студентов, подготовку на производстве будущих специалистов. У нас есть различный опыт: и советский, и досоветский, и постсоветский. У нас получается сейчас так. Мы говорим о том, что надо больше уделять внимание производственной практике, и тут же директивно сокращаем отведенные под нее часы. Мы говорим о том, что на практику приглашают только тех, кто был направлен на учебу, а другие им не нужны, потому что это обуза. То есть эта проблема, она не решена, и ее надо решать. Главная причина всех проблем России — неуважение к опыту предыдущих поколений.

— Как вы всё успеваете? У вас биография, которая может вместить не один десяток биографий других людей.

— Кто сказал, что я все успеваю?

— Создается впечатление, что вы всё успеваете. Каков ваш секрет увеличения временных ресурсов, что в единицу времени столько дел удается вместить?

— Я считаю себя счастливым человеком, поскольку никогда не испытывал чувства, что меня недооценивают, что я заслужил больше

го. Это очень важный момент. А вот успеваю я далеко не всё. И силы воли маловато, потому что надо бы «это и это», а иногда... Просто надо трудиться, вот и всё. И стараться не размениваться на какие-то второстепенные, мало значащие дела.

— Виктор Николаевич, вы с 2009 г. занимаете пост президента ПГУПС. Чем вы руководствовались, давая согласие занять этот пост? Какие наиболее важные этапы работы особенно запомнились и с какими трудностями вы сталкивались?

— Решение о том, чтобы создать должность, на которую может быть избран ректор, отработавший многие годы, а то и десятилетия, и чтобы не выбрасывать его на нищенскую пенсию — это было очень гуманное и правильное решение. Но вот название должности, я считаю, крайне неудачное. Дело в том, что у нас язык с мозгами связан напрямую: как язык ляпнет, так мозги и ответят. «Президент» — о, это главный! На самом деле президент здесь не главный и не может быть главным. Главным является ректор! Именно в силу таких странностей почти везде, где бывшие ректоры стали президентами, возникли конфликты. И это понятно: человеку, который десятилетиями единолично всё решал, вдруг говорят: «Сиди тихо, когда тебя спросят, тогда и выскажешься». Валерий Иванович Ковалёв, царствие ему небесное, бывший наш ректор, с которым мы очень долгие годы были в добрых отношениях, работали вместе, он знал, что я на протяжении всех лет после института не терял связь с вузом. Где бы я ни работал, я всегда находил время и заглянуть, и пообщаться, и поинтересоваться, и чем-то помочь, если есть возможность. Когда я был вице-губернатором, помогал решать возникавшие у университета проблемы, в частности поспособствовал передаче Юсуповского сада в распоряжение ПГУПС.

Какими наиболее сложными и важными вопросами мне приходилось заниматься? Сейчас уже трудно всё перечислить, обычно проблемы решались в рабочем порядке. Например, надо было решить вопрос о том, чтобы кто-то из значимых фигур города и страны был в составе Попечительского совета университета. Потому что это имидж, это дает возможность значительно быстрее решать вопросы. И я сказал ректору: «Пойдем к губернатору». Пришли к Полтавченко, он встретил нас очень тепло, так как мне довелось с ним работать, когда я был вице-губернатором, а кроме того — председателем его предвыборного штаба. Губернатор внимательно нас выслушал и заявил, что почтет за честь лично быть в Попечительском совете. «Да, но должность председателя уже занята», — растерянно сказал я. «Ничего, я

согласен быть сопредседателем», — заявил он. И, конечно же, тот факт, что Полтавченко был сопредседателем совета, открывал нам двери практически всех кабинетов, всех комитетов, администрации...

Та жизнь, которую я прожил, и знание этой жизни позволяют мне иногда участвовать с пользой в заседаниях Попечительского и ученого советов и ректората. А что самое трудное? Самое трудное, пожалуй, это «прошибить» тех, кто на федеральном уровне по существу гробит высшую школу. У меня, например, никак не получается. Ну, как это может быть, чтобы Министерство науки и высшего образования даже термин «Железная дорога» исключило из перечня профессий, специальностей? Мыслимо ли это? Вот на эту борьбу у меня уже не хватает сил.

Если же говорить о наших делах... Ну почему мы менее трети денег в свой кошелек получаем из государственного бюджета? Мы же государственное образовательное учреждение! А нам говорят: «Вот треть, а остальное — зарабатывайте!» Ведь по существу идет разрушение государственной системы образования. В моем понимании образование — это государственное дело, начиная с детского сада и заканчивая подготовкой научных кадров.

— Виктор Николаевич, у вас много различных наград: орден «За заслуги перед Отечеством» 4-й степени, орден Трудового Красного Знамени, знаки «Почетный железнодорожник», «За заслуги перед Санкт-Петербургом»...

— «За особый вклад в развитие Петербурга».

— «За особый вклад...» Орден Русской православной церкви, медаль. Скажите, пожалуйста, какие награды вам особенно дороги? Может быть, есть какая-то особенно памятная для вас?

— Самая-самая первая награда — медаль «За трудовую доблесть». Это было в 1970 г. И орден Трудового Красного Знамени очень дорог. Это за мое участие в реализации проекта «создание нового трактора «Кировец»». Но это отдельная история — об этом надо долго рассказывать. Естественно, что и орден «За заслуги перед Отечеством». Но это уже по совокупности за всё, что я натворил в жизни.

— Спасибо большое! И последний вопрос: что бы вы пожелали молодым специалистам — выпускникам ПГУПС?

— Будьте достойны великих дел выпускников ПГУПС всех времен.

Беседовала И. Ю. ХИТАРОВА

СТУДЕНЧЕСКАЯ ЖИЗНЬ

ДОРОГУ МОЛОДЫМ

Многие люди с теплотой вспоминают свои студенческие годы. Потому что студенчество — это не только учеба, но и время активного творчества, юношеского задора. Время, когда создаются крепкие дружеские узы и формируются взгляды на свое место в профессии и жизни.

Стройотрядовское движение занимает особое место в жизни Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I. Тем более что студенты работают на крупнейших стройках страны. Например, три года ССО ПГУПС «Две столицы» принимал участие в возведении Крымского моста. Двое бойцов отряда, теперь уже выпускников, С. В. Андреев и А. В. Ланга, представлены к награждению медалью «За строительство Крымского моста».

7 ноября в ПГУПС состоялся слет студенческих отрядов «ПГУПС — 210 лет». Что такое студенческие отряды, как туда попасть и какие они бывают? Ответы на эти вопросы можно было найти в Дубовом зале университета. Все студенческие отряды представили информацию о своей работе в течение летнего трудового семестра. Участники слета могли ощутить себя работниками метро, строителями, проводниками или водителями. А тот, кто загорелся желанием вступить в ряды бойцов, мог получить ответы на все вопросы у представителей отряда и подать заявку на работу.

Торжество продолжалось и в Колонном зале университета, где можно было поучаствовать в танцевальном флешмобе или оставить на доске пожеланий поздравления и просто приятные слова юбиляру — родному университету.

8 ноября в рамках слета состоялось празднование юбилея круглогодичного отряда студентов-проводников «Смена», которому в этом году исполнилось 35 лет.

На празднике присутствовали руководители Северо-Западного филиала АО «Федеральная пассажирская компания», ветераны и бойцы отряда «Смена».

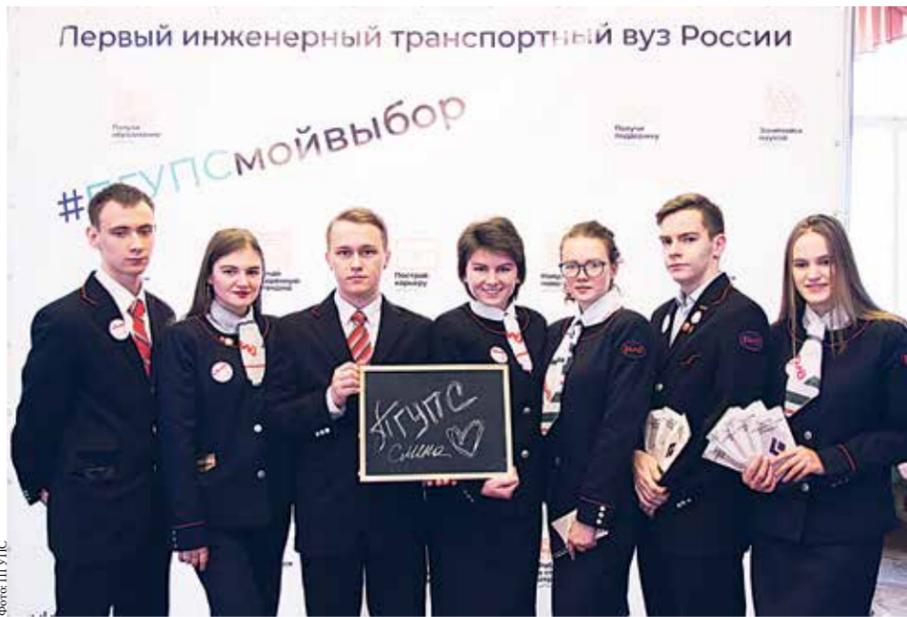
С 2018 г. на учебной геолого-геодезической базе ПГУПС в поселке Толмачёво летом работает ССО «Атлант», который в 2020 г. примет участие в амбициозном строительном проекте ПГУПС и Октябрьской дирекции инфраструктуры — филиала Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» по созданию учебного инфраструктурного полигона.

В 2019 г. был возрожден еще один круглогодичный студенческий отряд — отряд помощников машинистов «Ладога».

Другая важная составляющая студенческой жизни — спорт. Спортивные традиции университета хорошо известны: среди выпускников и студентов ПГУПС — чемпионы Олимпийских игр, мира, Европы, СССР и России. В этом году на конкурсе «Студент года — 2019» в системе высшего образования Санкт-Петербурга в номинации «Лучший



Команда КВН ПГУПС «Без консервантов» на Международном фестивале «КиВиН» в г. Сочи



Бойцы КОСП «Смена» на слёте студенческих отрядов «ПГУПС — 210 лет»

в студенческом спорте» победил студент ПГУПС П. И. Татаренко.

Поэтому не случайно к 210-летию со дня основания университета во Дворце спорта ПГУПС состоялся масштабный спортивный праздник. В главном зале дворца собрались выпускники университета — заслуженные мастера спорта, мастера спорта международного класса, ветераны студенческих команд, преподаватели кафедры «Физическая культура» и студенты ПГУПС.

Праздник начался с церемонии награждения победителей и призеров спартакиады вуза между факультетами. После награждения под аплодисменты присутствующих студенты ПГУПС, занимающиеся в секциях легкой атлетики, борьбы, тяжелой атлетики, волейбола, футбола и художественной гимнастики, продемонстрировали свое спортивное мастерство. Но самые бурные овации пришлись на долю будущих абитуриентов — девченок из спортивного клуба «Sestrostars».

Завершился праздник футбольным матчем студенческой сборной ПГУПС и сборной ветеранов университета, в котором победила дружба — 2 : 2.

Счастливые лица участников праздника в очередной раз подтвердили, что студенческий спорт — востребованная, важная часть высшего образования, а спортивные традиции, поддерживаемые ПГУПС, будут находить живой отклик и в будущем.

В Культурно-досуговом центре ПГУПС на сегодняшний день работает более 10 клубов и секций, где студенты могут получить навыки актерского мастерства, вокала и изобразительного искусства. Один из самых молодых театров Санкт-Петербурга — «Молодежный» — был создан на базе студенческого театра ПГУПС, и по традиции актеры этого театра ежегодно выступают перед студентами вуза.

Еще одна значимая часть внеучебной студенческой жизни — КВН. При всем своем юмористическом начале КВН — это настоящая школа, обучающая взаимодействию в команде, сплоченности, умению находить нестандартные творческие решения, оперативно реагировать на неожиданные ситуации и многому другому. Именно поэтому в ПГУПС так любят КВН.

В университете проходит множество мероприятий, посвященных КВН: ежегодный Всероссийский фестиваль команд КВН транспортных вузов «Золотой болт», Всероссийская юниор-лига Санкт-Петербурга для школьников, Открытый чемпионат КВН на Кубок ректора ПГУПС, Кубок первокурсника, Кубок юмора, приуроченный к 1 апреля, и др.

Студенты ПГУПС и на этом поприще добились успехов. Так, сборная команда ПГУПС «Без консервантов» в 2017, 2018 гг. принимала участие в играх высшей лиги.

В ПГУПС также проходят игры Юниор-лиги КВН Санкт-Петербурга, в которой в этом году приняли участие более 40 школ города и Ленинградской области. Выпускники лиги ПГУПС — команда КВН «Ровесник» — в мае стали победителями детского КВН на канале СТС.

Волонтерский центр университета участвует в мероприятиях, призванных оказать помощь детским домам, геронтологическим центрам и ветеранам войны. Кроме того, ребята принимают участие как волонтеры во многих международных мероприятиях различного профиля, организуемых в городе, от чемпионатов мира до Петербургского международного экономического форума.

Уровень организации воспитательной и внеучебной работы всегда был визитной карточкой вуза. К тому же это важная составляющая подготовки специалистов, обеспечивающих транспортную безопасность. Поэтому работодатель внимательно оценивает достижения выпускников при приеме на работу.

Пресс-служба ПГУПС

«КРЫЛЬЯ САПСАНА»

Весной 2019 г. ПГУПС стал центром по подготовке проводников в Санкт-Петербурге, чему способствовала активная совместная работа вуза с Северо-Западным филиалом АО «Федеральная пассажирская компания» и Санкт-Петербургским региональным отделением Молодежной общероссийской общественной организации «Российские студенческие отряды».

Летом начался отбор студентов в новый круглогодичный отряд студентов-проводников для работы на высокоскоростных поездах «Сапсан». По многим параметрам этот проект уникален, для нашей страны он практически единственный в своем роде.

Возможность поработать на «Сапсанах» студенты ПГУПС восприняли с энтузиазмом настоящих профессионалов. В Центр занятости и содействия трудоустройству поступило множество заявок, но до экзаменов были допущены всего 107 человек.

При отборе к студентам предъявлялись серьезные требования: академическая успеваемость выше средней, отличное здоровье, владение английским языком на уровне Intermediate и выше. Проводи-



Участники церемонии запуска КОСП «Крылья Сапсана»

лись личные собеседования, чтобы проверить поведенческие реакции студентов и их моральную готовность к тяжелой работе проводника, осознание ответственности и серьезности выбранного пути, ведь после получения дипломов они подпишут договор с Дирекцией скоростного

сообщения — филиалом ОАО «РЖД» — на два года.

По итогам экзаменов были отобраны всего 25 учеников.

По словам начальника Управления воспитательной работы и производственного обучения ПГУПС Ильи Терехина, для об-

учения будущих проводников «Сапсанов» была разработана абсолютно новая программа — с учетом специфики работы именно на высокоскоростных поездах.

Занятия начались 2 сентября и проходили в вечернее время четыре раза в неделю. Для студентов проводилось как теоретическое обучение, так и производственная практика — тренировочные поездки в Дирекции скоростного сообщения.

Первые бойцы нового отряда получили возможность самостоятельно выбрать название — и к этой задаче они подошли так же дружно и увлеченно, как и ко всему курсу обучения. Из разных интересных вариантов в итоге победил один — «Крылья Сапсана». Он понравился сотрудникам Дирекции скоростного сообщения, ведь этот новый отряд действительно станет крыльями, которые будут помогать «Сапсанам» лететь вперед.

27 ноября будущие проводники сдали общий экзамен по всему курсу.

Официальный запуск нового отряда в работу состоялся 20 декабря — как одно из достижений насыщенного юбилейного года.

А. ЗИНОВЬЕВА, М. КСЕНОФОНТОВА

СЛОВО ВЫПУСКНИКАМ

ПОЖЕЛАНИЯ ВЫПУСКНИКОВ ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I

Это было недавно, это было давно...
Почти 30 лет прошло с тех пор, как мы закончили ПГУПС. ПГУПС? Нет, в наших сердцах он навсегда останется ЛИИЖТом — нашим домом, нашим клубом по интересам, нашим другом и наставником! Прошло много лет, но нас встретил ЛИИЖТ, как и раньше, — теплом, улыбками, радостью!
И так будет всегда, мы будем через годы возвращаться туда, в свою юность!
Спасибо!

Н. С.
Выпуск 1991 г.

Мы, выпускники строительного факультета 2001 г., пришли сегодня в стены родного вуза на юбилейную встречу. Мы очень рады посетить стены, где прошла замечательная часть нашей молодости. Было очень волнительно встретиться с преподавателями университета. К сожалению, время слишком коротко, многих преподавателей уже нет. Но не менее радостно увидеть старых друзей!
Спасибо огромное университету за предоставленную возможность вернуться на 18 лет назад, поностальгировать, вспомнить молодость.

Н. Б., С. Р., А. Я.

День рождения ПГУПС.
Наш любимый ПГУПС отмечает юбилей!
Было много радости и счастья при встрече с родными стенами. Все улыбались. Встречались разные поколения выпускников. В Дубовом зале нас встречали бальными танцами и приглашали танцевать выпускников. ПГУПС, как всегда, молод, весел!
Много изменений, и это хорошо! Наша кафедра ТММ переехала в четвертый корпус и теперь называется «Транспортные и энергетические системы».
Были рады услышать о дорогих и любимых преподавателях: Сухих Роберте Дмитриевиче, в наше время он был заведующим кафедрой ТММ. И всегда начинал занятия словами: «Здравствуйте, коллеги». И от этих слов мы, начинающие студенты, гордились и чувствовали себя профессионалами. Хочется вспомнить и поблагодарить таких преподавателей, как Цупиков Анатолий Петрович, Алексеев Александр Евгеньевич, Тихомиров Геннадий Иванович.

Выпускники 1997, 1998 и 1999 годов
О. Б., А. З., И. К.

Мы, выпускники 1971 г., электротехнический факультет, группа АС-65.
Благодарим организаторов встречи выпускников всех поколений, посвященной 210-й годовщине образования нашего любимого ЛИИЖТа.
После окончания мы проработали по полученной специальности в институте (эксплуатация и Ленгипротранс) до окончания трудового стажа — о чем не жалею.
Спасибо всем преподавателям, которые дали нам знания. Студентам желаем продолжать традиции железнодорожников. С удовольствием побывали в вузе и Музее железных дорог России.

И. К., Т. Х.

Встреча в первом транспортном!
30 ноября 2019 года в ПГУПС состоялась II Ассамблея выпускников. Посвящено данное событие 210-летию первого транспортного вуза страны. Много выпускников пришло на встречу. Радости старых друзей не было предела. Как отметили некоторые участники, которые после

окончания ПГУПС (ЛИИЖТа) работают в ОАО «РЖД», праздник понравился и было столько знакомых, что как будто на работу пришли.

Любимый университет поздравляю с днем рождения!
Мы, выпускники 2015 года по специальности «Коммерция», 30 ноября 2019 года посетили Ассамблею выпускников, очень рады были снова оказаться в родных стенах, побродить по кафедрам, встретить любимых преподавателей.
Продолжай в том же духе, ПГУПС!

К. Л.

30.11.19 г. прошла встреча выпускников всех годов. Было здорово посетить «старый добрый» университет, сразу столько воспоминаний и приятных моментов всплыло в памяти. Было приятно пообщаться с преподавателями, деканатом и другими выпускниками. А особенно поразил Музей железных дорог: очень красиво, необычно и интерактивно.

Выпускник 2016 г.,
кафедра «Локомотивы
и локомотивное хозяйство», Д. В.

Наш путь... Он труден, но прекрасен. Он такой же чудесный, как наши студенческие годы. Сегодня нашему родному ПГУПС 210 лет, а он такой же молодой и свежий, как и шесть лет назад. Процветания нашему университету, энтузиазма и здоровья — преподавателям, а студентам — усидчивости и желания учиться этим сложным и интересным специальностям.
Всех благ!

П. С., выпускник 2013 г.

Здравствуй, дорогой университет-именинник! Надеемся, что встречать своих выпускников ты будешь еще не одно столетие!

Твои дети 2014 г.

30.11.2019. Прошло десять лет, как я отмечал 200-летие родного университета. В 2009 году, будучи зеленым студентом, я осознавал, к какому большому и знаковому событию я приобщен. Спустя 10 лет мои эмоции и чувства не изменились, но добавилось чувство гордости, что я являюсь частью большой семьи — выпускников ПГУПС.

Всего 5 лет учебы в ПГУПС, и знания, друзья, диплом, специальность на всю жизнь! Лучшее время и годы!

Д. П.
ПГУПС — ПГС — 007

30.11.2019. АТ-502, выпускник 1990 г.
Поздравляем родной ЛИИЖТ-ПГУПС с юбилеем! Огромное спасибо за образование. Вся моя жизнь посвящена железной дороге. Это моя судьба.

О. М.

30.11.2019 г.
Быть выпускником ПГУПС — гордость! Наши выпускники найдутся в любом городе нашей большой страны. С особым теплом вспоминаю студенческие годы, жизнь в общегититии. Именно тут встретила друзей.

30.11.2019. Выпуск 1989 г. Строительный факультет, кафедра ВИК



Выпускники ПГУПС, 2006



Выпускники ЛИИЖТ-ПГУПС



Выпускники ЛИИЖТ, 1985

Я благодарна родному институту за высокое качество образования. Знания, полученные за годы обучения в ЛИИЖТе, помогли найти свой профессиональный путь в жизни. Сегодня я с уверенностью могу сказать, что диплом по очистным сооружениям канализации был стартом к сегодняшнему проекту реконструкции грандиозных люберецких очистных сооружений в должности главного специалиста технологического отдела.
Низкий поклон!

А. Б.

Благодарен моему любимому вузу за радость молодости, студенчества. За то, что развивался не только как специалист ж/д транспорта, проводник «Смены», но и отстаивал честь ЛИИЖТа-ПГУПС в спорте, в

сборной по футболу. Успехов, любимая альма-матер.

Выпуск 1994 г., факультет УПП, А. Б.

30.11.2019. Группа товарищей АТ-402
Всех поздравляем с днем рождения нашей альма-матер.
Особая благодарность кафедре АиТ за то, кем мы стали.

Группа СЖД-2004 от души поздравляет родной университет с юбилеем! Спасибо за наши счастливые годы, за наше образование и старт в жизни! Особый привет факультету транспортного строительства! Мы вас очень любим и помним.

К., В., В.

СЕМИНАРЫ, КОНФЕРЕНЦИИ

КОНФЕРЕНЦИИ ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I В 2020 ГОДУ

27 марта

Международная научно-практическая конференция
«ПУТЬ XXI ВЕКА».

Кафедра «Железнодорожный путь» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I проводит Международную научно-практическую конференцию «Путь XXI века».

Цель конференции:

Обсуждение и освещение вопросов инновационных конструкций, технологий обслуживания и ремонта железнодорожного пути.

Контактная информация: Е. В. Черняев, к. т. н., директор Института повышения квалификации и переподготовки руководящих работников и специалистов, доцент кафедры «Железнодорожный путь», тел. 380-50-32.

20–27 апреля

Всероссийская научно-техническая конференция студентов, аспирантов и молодых ученых
«ТРАНСПОРТ: ПРОБЛЕМЫ, ИДЕИ, ПЕРСПЕКТИВЫ».

LXXX Всероссийская научно-техническая конференция студентов, аспирантов и молодых ученых «Транспорт: проблемы, идеи, перспективы» проводится Отделом инновационных разработок и научно-исследовательской работы студентов ПГУПС в рамках фестиваля «Неделя науки — 2020».

Контактная информация: Отдел инновационных разработок и научно-исследовательской работы студентов ПГУПС, тел. (812) 436-97-26, nirs@pgups.ru.

20-27 апреля

Национальная конференция
«ПЕРСПЕКТИВЫ БУДУЩЕГО В ОБРАЗОВАТЕЛЬНОМ ПРОЦЕССЕ».

Отдел аспирантуры ПГУПС проводит национальную конференцию «Перспективы будущего в образовательном процессе».

Контактная информация: А. А. Романова, к. т. н., руководитель Отдела аспирантуры, тел. (812) 457-80-97.

19–21 мая

Международная научно-практическая конференция
«ПРОБЛЕМЫ ПРОЧНОСТИ МАТЕРИАЛОВ И КОНСТРУКЦИЙ
В ТРАНСПОРТНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ».

Международная научно-практическая конференция «Проблемы прочности материалов и конструкций в транспортном строительстве», посвященная 175-летию со дня рождения профессора Н. А. Белелюбского, проводится на базе

кафедр «Мосты» и «Механика и прочность материалов и конструкций» ПГУПС. В рамках конференции планируется организация выставки, проведение пленарного заседания и работа круглых столов.

Тематика конференции:

- Экспериментально-теоретические исследования по механике разрушения и прочности материалов и элементов конструкций.
- Численные методы расчета конструкций и сооружений на статические и динамические воздействия.
- Аналитические методы решения задач прикладной механики деформируемого твердого тела.
 - Сейсмостойкое строительство.
 - Новые технологии в мостостроении.

Регистрация участников проходит с 1 августа 2019 по 1 мая 2020. По итогам конференции будет издан сборник научных трудов, индексируемых РИНЦ и Scopus (на английском языке).

Контактная информация: узнать более подробную информацию и подать заявку на участие можно на сайте университета: <https://www.pgups.ru/events/conf/mezhdunarodnaya-mp-konferentsiya-na-belelyubskogo/>.

7–9 июля

Международная научно-техническая конференция
«ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ XXI ВЕКА: ИДЕИ, ТРЕБОВАНИЯ, ПРОЕКТЫ».

Кафедра «Вагоны и вагонное хозяйство» организует XV Международную научно-техническую конференцию «Подвижной состав XXI века: идеи, требования, проекты».

Конференция традиционно вызывает большой интерес специалистов и собирает участников из России и других стран. Целью конференции является обсуждение актуальных вопросов развития отрасли транспортного машиностроения и подготовки кадров.

Контактная информация: В. А. Белгородцев, старший преподаватель кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство», тел. (812) 457-88-65.

28–30 октября

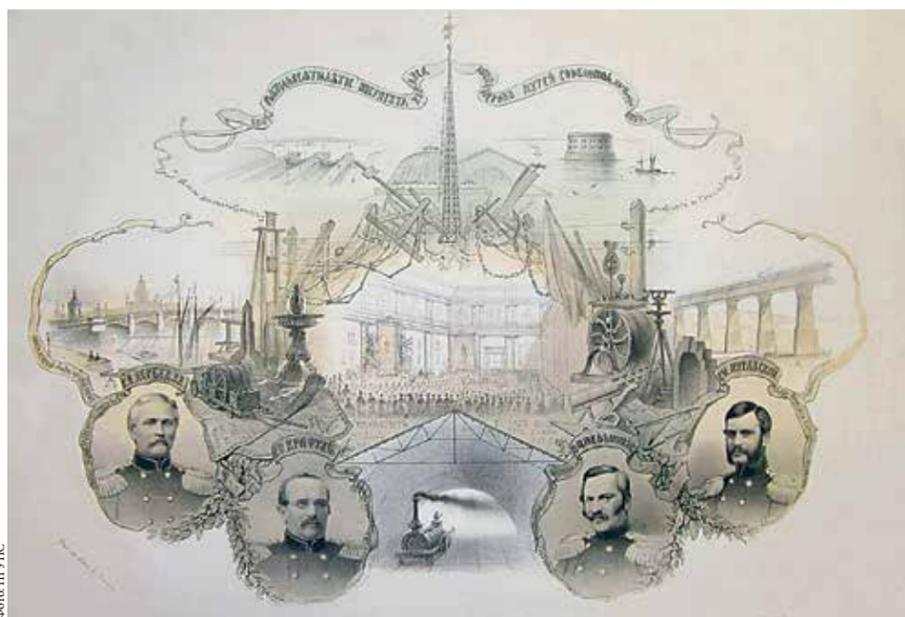
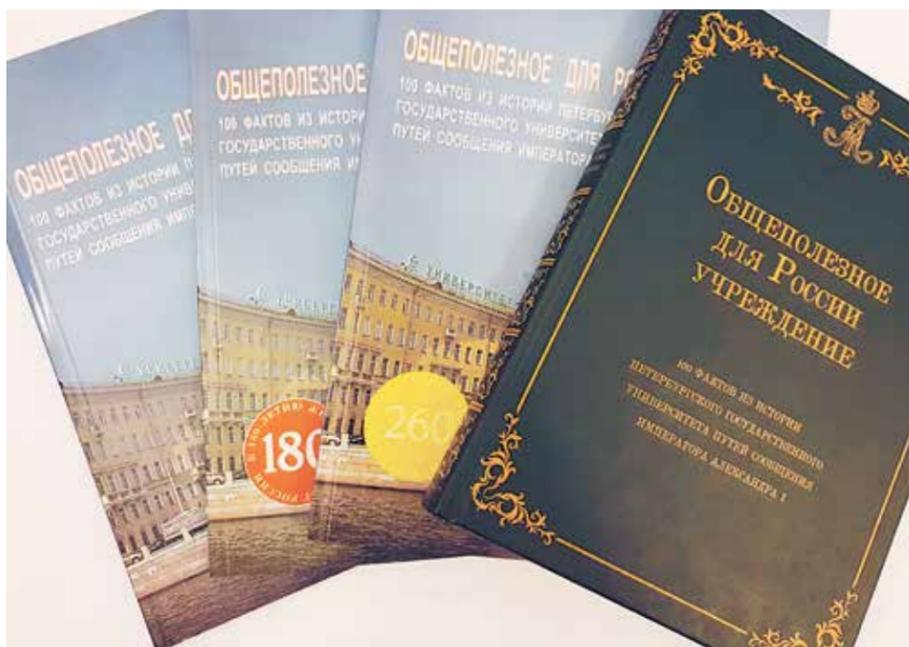
Международная научно-практическая конференция
«ТЕХНОСФЕРНАЯ И ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
НА ТРАНСПОРТЕ».

VII Международная научно-практическая конференция «Техносферная и экологическая безопасность на транспорте» (ТЭБТРАНС-2020) проводится кафедрой «Техносферная и экологическая безопасность» ПГУПС. Конференция посвящена инновационным проектам в области транспортной экологии, безопасности и охраны труда на железнодорожном транспорте.

Контактная информация: Отдел инновационных разработок и научно-исследовательской работы студентов ПГУПС, тел. (812) 436-97-26, nirs@pgups.ru.

НОВЫЕ ИЗДАНИЯ

КНИГА ОБ ИСТОРИИ ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I



Из иллюстраций книги. Репродукция «Русский художественный листок» (1859 год, № 35) с портретами выдающихся выпускников института: С. В. Кербеда, Н. О. Крафта, П. П. Мельникова и Д. И. Журавского. Редкий фонд НТБ ПГУПС

К 210-летию ПГУПС вышло четвертое переработанное и дополненное издание книги «Общепольное для России учреждение. 100 фактов из истории Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I»*)

Предыдущие три издания, вышедшие в 2017–2018 гг., были с интересом встречены

читателями и разошлись в течение нескольких недель после выхода из печати. Книга содержит факты и сведения о прошлом и настоящем первого транспортного вуза России, основанного в 1809 г.; о направлениях деятельности и достижениях его профессоров, сотрудников и выпускников в научной, инженерной, культурной и социальной сферах, об участии в общественно-политических событиях за 200 с лишним лет.

Книга богато иллюстрирована: более 240 иллюстраций — рисунков, фотографий, репродукций картин и гравюр, карт и планов, в основном цветных, оригиналы многих из которых, находящихся в фондах научно-технической библиотеки ПГУПС, публикуются впервые. Книга рассчитана на широкий круг читателей, будет полезна в качестве дополнительной учебной

литературы по курсу «История транспорта». Четвертое издание вышло помимо русского на английском языке и будет интересно зарубежным гостям университета, а также исследователям истории транспорта и высших учебных заведений России.

Егор КОМАРОВ

*) «Общепольное для России учреждение. 100 фактов из истории Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I: учебное пособие / И. П. Киселёв, А. Ю. Панычев, В. В. Фортунатов. — 4-е изд., перераб. и доп. — СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, 2019. — 288 с. УДК 378.4. (091); ББК У249.201.2; О28; ISBN 978-5-7641-1382-1