



Мониторинг СМИ

(январь 2026 года)

Дайджест

Научно-техническая библиотека

ФГБОУ ВО ПГУПС

Составитель: Никифорова Е. К.

Санкт-Петербург

2026

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	4
Высокоскоростное движение.....	5
Подготовка к беспилотной революции	5
Проект ВСМ развернут на полную мощь.....	6
Россия выбирает лучшее	7
Экономия времени – бесценна	9
Высшая школа	10
Gaudeamus igitur	10
Студотрядовцы на посту в пиковые даты.....	11
Грузовые перевозки	12
Через год погрузке пророчат устойчивый рост	12
История железнодорожного транспорта	13
Веха в развитии дорог	13
Алмазный венец Валентина Катаева	14
Наука	15
Контур транспортной науки.....	15
Оплата труда	16
Единые рекомендации по установлению на федеральном, региональном и местном уровнях систем оплаты труда работников государственных и муниципальных учреждений на 2026 год.....	16
Петербургский государственный университет путей сообщения.....	17
Воспитательная работа	17
650 «Ёлок» за 14 дней.....	17
История университета	17
Как они запрягали, так мы и поедем	17
Конференции, собрания, встречи	18
Инженерному образованию в России — 216 лет	18
От мастерюг БАМа	19
Рейтинги	19
Инженерные вузы России на уровне	19
Учебный процесс	20
Какой транспорт выйдет в рейс, подскажет наука	20
Филиалы (структурные подразделения)	21
Битва умов и навыков	21
Подвижной состав	22

Последнее слово техники: интервью М. Обухова	22
Социальная политика на железнодорожном транспорте	23
Эффективный инструмент	23
Экономика железнодорожного транспорта	24
Вагон отправится	24

Предисловие

Дайджест составлен по результатам мониторинга российских печатных и электронных средств массовой информации за январь 2026 года.

В дайджест вошли публикации о Петербургском государственном университете путей сообщения: история университета, его оценка в рейтинге «Times Higher Education World University Rankings 2026», учебный процесс и др. Представлены статьи по вопросам высокоскоростного движения, созданию Российской системы управления и обеспечения безопасности движения поездов (РСУДП), испытанию опытного образца стрелочного перевода, разработанного специально для высокоскоростной магистрали, модели развития ВСМ в разных странах, статистические данные по зарубежным высокоскоростным дорогам.

Дайджест основан на изданиях, имеющихся в Научно-технической библиотеке ПГУПС и открытых источниках. Материал расположен по предметным рубрикам.

Высокоскоростное движение

Подготовка к беспилотной революции

Зубов А.

Тема развития беспилотного транспорта обсуждалась в минувшую пятницу на совещании у президента Владимира Путина. «В нашей стране, да и во всём мире, происходит настоящая революция в сфере транспорта. По своему масштабу она подобна технологическому, инфраструктурному сдвигу рубежа XIX–XX веков. Тогда благодаря, прежде всего строительству железнодорожных магистралей, развитию флота, других транспортных систем Россия сделала колоссальный шаг в своём развитии. Большой вклад в решение этих задач внесли выдающиеся отечественные учёные и инженеры. Сегодня нам также нужно формировать национальную индустрию беспилотного транспорта на суверенной технологической и производственной платформе с опорой на собственные научные и инженерные школы», – заявил на совещании Владимир Путин. На площадке электродепо Аминьевское Московского метрополитена 16 января заместитель председателя правительства страны Виталий Савельев представил главе государства экспонаты, демонстрирующие успехи России в развитии автономного транспорта. К запуску ВСМ Москва – Санкт-Петербург будет готова уникальная Российская система управления и обеспечения безопасности движения поездов (РСУДП). «Реализованные в проекте решения по многим параметрам превосходят мировые. Создание РСУДП выводит на новый уровень отечественные технологии управления перевозочным процессом, даёт мощный импульс для развития железнодорожной автоматики, телемеханики, цифровых систем технологической радиосвязи», – заявил на заседании Научно-технического совета ОАО «РЖД» в минувшем декабре заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «РЖД» Валерий Танаев.

Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/>, 19.01.2026.

Гудок. – 2026. – 19 января (№ 5). – С. 1.

Проект ВСМ развернут на полную мощь

Полякова И.

В 2026 году основная часть инвестиций на железнодорожный транспорт будет направлена на поддержание основных фондов. Объем инвестпрограммы ОАО «РЖД», исходя из сформированных источников финансирования, составит в следующем году 713,6 млрд руб. Основная часть, 531,4 млрд руб., будет направлена на поддержание основных фондов и обеспечение безопасности перевозок. В том числе 288 млрд руб. – на капитальный ремонт подвижного состава и инфраструктуры, замену и модернизацию устройств автоматики, электроснабжения, связи и т.д. На закупку подвижного состава будет направлено 161,7 млрд руб.: компания планирует приобрести до 400 новых локомотивов и до 190 пассажирских вагонов. На реализацию проекта высокоскоростной магистрали предусмотрено 120 млрд руб., на проекты по развитию магистральной инфраструктуры – 62,2 млрд руб. Полномасштабные строительные работы на всем протяжении высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт–Петербург развернутся в 2026 году. Основные усилия направят на завершение работ, ведущихся на этом этапе на пилотном участке от Зеленограда до Твери, где будет проводиться тестирование новейшего отечественного высокоскоростного подвижного состава. Разработка высокоскоростного подвижного состава ведется под руководством АО «Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта». Производство возложено на АО «Уральские локомотивы» (входит в группу «Синара»). Специалисты АО «Дороги и Мосты» (входит в «Нацпроектстрой») возводят на участке почти 70 км путей и 15 искусственных сооружений, включая два моста, восемь железнодорожных путепроводов, три эстакады и два тоннеля. В декабре на Муромском стрелочном заводе начались предварительные испытания опытного образца стрелочного перевода, разработанного специально для высокоскоростной магистрали. Устройство длиной 118 м станет ключевым элементом инфраструктуры будущей линии Москва – Санкт–Петербург. В создании инновационного узла участвовали более 60 предприятий России. Главные преимущества новой разработки: скорость в прямом направлении до 400 км/ч, а в боковом направлении – до 120 км/ч.

Источник: <https://transportrussia.ru/>, 21.01.2026.

Транспорт России. – 2026. – 12-18 января (№ 3). – С. 4–5.

Россия выбирает лучшее

Румянцев С.

В настоящее время высокоскоростное движение осуществляется на железных дорогах около 30 стран мира. В девяти из них, в том числе заметно меньших по территории, чем Россия, протяжённость этих линий составляет более 1 тыс. км. Китай и Европа уже сегодня являются безоговорочными лидерами в развитии высокоскоростных магистралей (ВСМ), на их долю приходится более 88% протяжённости мировой высокоскоростной сети (около 70 тыс. км). Пятёрка стран – лидеров по протяжённости сети ВСМ выглядит так: Китай – 50 тыс. км, Испания – 4 тыс. км, Япония – 2,8 тыс. км, Франция – 2,8 тыс. км, Германия – 1,6 тыс. км. Наибольший по протяжённости маршрут сейчас составляет 2298 км (Пекин – Гуанчжоу). При этом максимальная эксплуатационная скорость в Китае составляет 350 км/ч, в то время как в Европе – 300–320 км/ч. Высокоскоростные железнодорожные магистрали – не просто вид транспорта, но и стратегический инструмент пространственного и экономического развития, что наглядно демонстрирует опыт ведущих стран. Модели ВСМ Китая, Европы и Японии предлагают России ценные уроки для адаптации.

Европейская модель – это рыночная эффективность и ценность времени. Развитие ВСМ в Западной Европе в большей степени ориентировано на платёжеспособный спрос. Основной контингент пассажиров здесь составляют люди с высокой индивидуальной ценой времени, готовые платить за его экономию. Эта модель в отличие от китайской активно предполагает участие частного капитала в финансировании и реализации проектов, при этом само государство стоит во главе строительства и регулирует инфраструктуру, а частные и государственные операторы конкурируют на рынке, что делает её более гибкой и ориентированной на коммерческую окупаемость.

Китайская модель – инфраструктурный каркас для национального развития. Это результат целенаправленной политики «железнодорожного урбанизма», инициируемой и финансируемой государством. Уникальность китайского подхода – в полной технологической локализации, которая снизила стоимость строительства почти на 30% по сравнению с европейскими аналогами, и в феноменальной пропускной способности (до 480 поездов в день на самых загруженных участках). Сегодня Китай продолжает технологический рывок, представив поезд CR450, рассчитанный на эксплуатационную скорость 400 км/ч. В строительстве и эксплуатации высокоскоростных железных дорог КНР доминирующую роль играют

государство через Китайскую государственную железнодорожную группу и местные финансы.

Японская модель – это эталон надёжности, эффективности и прибыльности. Япония является родоначальницей ВСМ, запустив первую в мире линию «Синкансэн» в 1964 году. В отличие от европейской модели в Японии работает единый оператор с разделением по регионам. На линиях ВСМ всеми поездами, которые курсируют исключительно на замкнутом контуре и не предназначены для съезда на пути общего пользования для охвата большего количества маршрутов, управляет Единый диспетчерский центр. Система финансирования высокоскоростных железных дорог в Японии основана на принципах государственно-частного партнёрства (ГЧП). После исторических изменений в законодательстве ключевая роль перешла от чисто государственного к смешанному финансированию, и сегодня основные проекты реализуются через управляющую компанию, акции которой принадлежат государству и частным инвесторам.

Россия планирует реализовывать проекты ВСМ через механизм ГЧП. В этой модели государство (в лице холдинга «РЖД» и бюджета) финансирует создание основной части инфраструктуры, в то время как частные инвесторы привлекаются для финансирования подвижного состава, сервисных комплексов и прочих сопутствующих объектов. Этот подход позволит объединить ресурсы и компетенции, привлечь масштабные частные инвестиции, разделить риски и использовать самые современные технологии при строительстве объектов федерального значения. При этом создание сети ВСМ в России имеет важное значение не только с коммерческой точки зрения, но и с точки зрения социально-экономических эффектов, включая вклад в ВВП, а также транспортной связанности регионов страны.

Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/>, 27.01.2026.

Гудок. – 2026. – 27 января (№10). – С. 8–9.

Экономия времени – бесценна

Высокоскоростные магистрали (ВСМ) являются драйвером роста экономик стран, в которых они развиваются, а также открывают новые возможности для повышения мобильности пассажиров. «Гудок» собрал значимые международные новости ВСМ за последнее время.

Китай. Протяжённость высокоскоростной железнодорожной сети Китая превысила 50 тыс. км. По информации железных дорог Китая, в период с 2021 по 2025 год (14-я пятилетка) в стране было построено и введено в эксплуатацию 12 тыс. км высокоскоростных линий. В настоящее время 97% китайских городов с населением более 500 тыс. человек имеют доступ к национальной сети ВСМ, её услугами ежедневно пользуются до 16 млн пассажиров.

Вьетнам. Вьетнам стоит на пороге эры ВСМ. В обновлённую стратегию развития железных дорог до 2030 года с перспективой до 2050-го входят два проекта строительства высокоскоростных магистралей. Первым является строительство ВСМ Север – Юг протяжённостью 1541 км. Маршрут пройдёт от Ханоя до Хошимина. Строительство магистрали планируется начать в 2027-м и завершить в 2035 году.

Европа. Первые в Европе ВСМ были запущены во Франции в 1972 году (скорость поезда составляла 318 км/ч), но от этого проекта пришлось отказаться из-за большого потребления топлива. Серийное производство моделей TGV началось в 1974 году. К французской сети с годами подключились Бельгия, Италия, Швейцария. В Испании, Германии и Нидерландах – свои ВСМ. Французские магистрали связаны с Великобританией, Испанией и Люксембургом. Португалия реализует ВСМ длиной 290 км между столицей Лиссабоном и городом Порту.

Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/>, 27.01.2026.

Гудок. – 2026. – 27 января (№10). – С. 9.

Высшая школа

Gaudeamus igitur

Бондарович Н.

День российского студенчества больше известен как Татьянин день. Название происходит от имени одной из христианских мучениц – святой Татианы, которая жила в Риме в III веке, помогала бедным и нуждающимся. Когда римские власти начали гонения на христиан, Татиану схватили и потребовали поклоняться языческим богам. Она не предала своих убеждений и была казнена. В её день был основан крупнейший вуз России – Императорский Московский университет (ныне носит название МГУ). Мать графа Ивана Шувалова, который покровительствовал развитию образования и науки в России, тоже звали Татиана. В День святой Татианы (12 января по старому стилю) 1755 года императрица Елизавета Петровна одобрила прошение графа и подписала указ об основании университета в Москве. В 1791-м при университете был основан храм Святой Мученицы Татианы, действующий до сих пор. Изначально в состав Московского университета входили три факультета: юридический, философский и медицинский (ныне является отдельным Сеченовским университетом). Впоследствии список факультетов значительно расширился. МГУ – альма-матер немало числа деятелей культуры, искусства, науки. В его стенах учились физики Илья Франк и Игорь Тамм, литераторы Антон Чехов (правда, на медицинском факультете), Александр Грибоедов, Иван Тургенев, Борис Пастернак, художник Василий Кандинский. Преподавал в университете историк Сергей Соловьёв (который также был его ректором). Впервые день основания университета отметили только в 1827 году. Студенческим праздником День святой Татианы стал в середине XIX века. Со времён Средневековья гимном студентов является «Гаудеамус» (лат. *Gaudeamus igitur*, что переводится как «возрадуемся», «будем веселиться»). В январе 2005 года указом президента РФ был учреждён День российского студенчества.

Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/>, 26.01.2026.

Гудок. – 26 января (№ 9). – С. 3.

Студотрядовцы на посту в пиковые даты

Лепина М.

Зима-2025/26 станет рекордной по количеству трудоустроенных участников студенческих отрядов проводников. в перевозке пассажиров в пиковые дни январских каникул были задействованы почти 1000 человек из 44 регионов России. Заместитель председателя Наблюдательного совета «Российских студенческих отрядов» (РСО), член Общественного совета Минтранса России Алексей Потейко рассказал, что в зимних перевозках участвуют «самые отважные и уверенные бойцы РСО». Перед отправкой в зимние рейсы ребята проходят бесплатную дополнительную подготовку. АО «Федеральная пассажирская компания» с каждым годом улучшает условия работы студентов, создавая дополнительную систему мотивации, и формирует кадровый резерв из числа студотрядовцев. «ФПК очень ценит многолетнее сотрудничество с РСО. Мы благодарим бойцов студотрядов за вклад в работу компании в такой насыщенный период, как зимние праздники. В свою очередь, ребята приобретают профессиональные навыки под присмотром старших коллег и получают перспективы дальнейшего трудоустройства в отрасли», – рассказала начальник Центра развития персонала АО «ФПК» Татьяна Малашенкова.

Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/>, 15.01.2026.

Гудок. – 2026. – 15 января (№ 4). – С. 2.

Грузовые перевозки

Через год погрузке пророчат устойчивый рост

Полякова И.

Перевозка отдельных видов грузов на экспорт в 2026 году по железной дороге будет увеличиваться, но умеренными темпами. В ОАО «Российские железные дороги» констатировали, что компании продолжают практику не предъявления к перевозке грузов. При этом сами перевозчики указывают на другие причины, которые способствуют спаду объема перевозок. Накануне Нового года прошла традиционная 23-я Международная конференция «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство». Участники встречи, а это представители железнодорожного бизнес-сообщества, эксперты, ученые, обсуждали непростую ситуацию, которая сложилась на железнодорожной сети, ее внешние и внутренние причины, предлагали решения по ее улучшению. По оперативной информации, погрузка на сети ОАО «РЖД» в ноябре 2025 года составила 94,2 млн тонн, что на 1,5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Погрузка за январь – ноябрь 2025 года, по оперативным данным, составила 1 млрд 21,3 млн тонн, что на 5,6% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Рост погрузки в ноябре обеспечили Октябрьская (+9,3%), Юго-Восточная (+7,1%), Северо-Кавказская (+1,5%), Северная (+0,9%), Южно-Уральская (+0,7%) и Западно-Сибирская (+0,1%) железные дороги. В целом по сети благодаря новому урожаю четвертый месяц подряд увеличивается погрузка зерна (+8% – в августе, +4,6% – в сентябре, +22,6% – в октябре, +26,4% – в ноябре), продолжает расти вывоз удобрений (+9,1% – в сентябре, +6,6% – в октябре, +1,9% – в ноябре).

Источник: <https://transportrussia.ru/>, 21.01.2026.

Транспорт России. – 2025. – 29 декабря – 11 января (№ 1-2). – С. 4.

История железнодорожного транспорта

Веха в развитии дорог

Бондарович Н.

Указом императора Александра II от 26 января 1857 года было основано Главное общество российских железных дорог для постройки и эксплуатации первой сети стальных путей в истории России. Новая институция являлась акционерным обществом (его акциями владел в том числе и сам император всероссийский Александр II). Члены Общества были обязаны сделать четыре линии железных дорог: из Петербурга в Варшаву (тогда город входил в состав Российской империи) с линией через Ковно (ныне Каунас) в Пруссию, из Москвы в Нижний Новгород, из Москвы в Феодосию и из Орла (или Курска) в Либаву (ныне Лиепая). В начале 1860-х годов планам Главного общества российских железных дорог построить широкую сеть помешала нехватка денег. В итоге удалось построить лишь две дороги из четырёх намеченных: Петербурго-Варшавскую (в 1857–1862 годах; в 1852–1856 годах строилась государством) и Московско-Нижегородскую (в 1858–1862 годах). В 1868 году Главное общество российских железных дорог арендовало казённую Николаевскую железную дорогу между Санкт-Петербургом и Москвой. Но поэтапно новым хозяином стальных путей становилось государство. В конце XIX века, в 1894 году, три магистрали Общества (Петербург-Варшавская, Московско-Нижегородская и Николаевская) были выкуплены Министерством путей сообщения, что позволило создать единую транспортную сеть большой страны. В 1894 году Общество было полностью ликвидировано.

Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/>, 26.01.2026.

Гудок. – 2026. – 26 января (№9). – С. 4.

Алмазный венец Валентина Катаева

Бондарович Н.

28 января, исполняется 129 лет со дня рождения Валентина Петровича Катаева – знаменитого писателя, киносценариста, поэта и драматурга, журналиста и военкора. Он работал в «Гудке» и создал в редакции «Четвёртую Комнату» – отдел писем, в котором работали «Золотые Перья», ставшие впоследствии гордостью литературы. В 1923-м, Валентин Катаев устроился на работу в «Гудок» и стал писать под псевдонимами Старик Саббакин, Оливер Твист, Митрофан Горчица. Самая первая его гудковская публикация вышла в номере от 1 января 1923 года – рассказ «Записки старого паровоза С № 8922». В дальнейшем Катаев опубликовал в «Гудке» также повесть «Роман паровоза» (позднее вышла в виде книги). В железнодорожной газете Катаев писал сатирические заметки, отражающие как общественные пороки, так и проблемы внешней политики. Своей творческой энергией Валентин Петрович заряжал и вдохновлял коллег. Он собрал в «Гудке» уникальную команду писателей-одесситов. Эдуард Багрицкий не был штатным сотрудником «Гудка», но входил в творческую группу гудковцев, среди которых были Юрий Олеша, Евгений Петров, Илья Ильф. Кстати, именно по инициативе Катаева родился творческий дуэт Ильи Ильфа и Евгения Петрова.

Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/>, 28.01.2026.

Гудок. – 2026. – 28 января (№11). – С. 4.

Наука

Контур транспортной науки

Алеев А.

Состоялось заседание коллегии Минтранса по науке. Участники встречи обсудили планы реализации Концепции научно-технологического развития отрасли до 2035 года. До 2035 года в России планируется сформировать контур транспортной науки: один головной научно-исследовательский институт (НИИ), не менее 9 центров научно-технологических компетенций и 50 отраслевых лабораторий. «Транспортная наука должна генерировать и синтезировать новые подходы, искать пути для улучшения транспортных процессов, участвовать в создании новой транспортной техники, в разработке и внедрении сквозных технологий совместно с широким кругом организаций», – подчеркнул министр транспорта Андрей Никитин. «Реализуются проекты в области квантовых коммуникаций, происходят цифровизация и роботизация станционных процессов, внедряются новейшие технологии интервального регулирования движения поездов, система управления поездами в автоматическом режиме и многие другие технические решения», – сообщил глава Росжелдора Александр Сахаров.

Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/>, 27.01.2026.

Гудок. – 2026. – 27 января (№10). – С. 3.

Оплата труда

Единые рекомендации по установлению на федеральном, региональном и местном уровнях систем оплаты труда работников государственных и муниципальных учреждений на 2026 год

Утверждены решением Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений от 26 декабря 2025 г., протокол N 11пр.

1. Единые рекомендации по установлению на федеральном, региональном и местном уровнях систем оплаты труда работников государственных и муниципальных учреждений на 2026 год разработаны Российской трехсторонней комиссией по регулированию социально-трудовых отношений в соответствии со статьей 135 Трудового кодекса Российской Федерации в целях обеспечения единых подходов к регулированию заработной платы работников организаций бюджетной сферы.
2. Настоящие рекомендации учитываются Правительством Российской Федерации, органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления при определении объемов финансового обеспечения деятельности государственных и муниципальных учреждений и разработке законов и иных нормативных правовых актов по оплате труда работников указанных учреждений.

Источник: <https://rg.ru/>, 16.01.2026.

Российская газета. – 2026. – 16 января (№7). – С. 19.

Петербургский государственный университет путей сообщения

Воспитательная работа

650 «Ёлок» за 14 дней

Александрова Н.

В январские каникулы дети работников ОЖД знакомились с достопримечательностями Москвы и Петербурга, поездки организовал отраслевой профсоюз. Свыше 40 ребят, приехавших в Северную столицу, посетили Эрмитаж, музей электротранспорта, Петергоф, спектакль Русского театра на воде и, конечно, Музей железных дорог России. Вечерами дети тоже были заняты: участвовали в играх и квизах по истории отрасли, профсоюза и всей страны. Помогли их провести студенты ПГУПС и других транспортных вузов, а также вожатые из числа молодых работников разных предприятий Октябрьской магистрали. Это дало возможность ребятам пообщаться с железнодорожниками, что сделало поездку ещё и профориентационной.

Источник: <https://www.gudok.ru/zdr/169/>, 16.01.2026.

Октябрьская магистраль. – 2026. – 16 января (№1). – С. 8.

История университета

Как они запрягали, так мы и поедем

Трошина М.

В Центральном музее железнодорожного транспорта РФ открыта выставка «Россия выбирает скорость». Она посвящена тому, как новаторские решения вековой давности и современные федеральные проекты позволили сократить время в пути на стальных магистралях страны. В 1920-е годы инженер Севастьян Вальднер предложил сверхскоростной аэропоезд, который, как предполагалось, будет двигаться по монорельсу при помощи авиационных двигателей с воздушными винтами. В ходе изысканий был сконструирован уменьшенный прототип аэропоезда. В 1934-м его, смонтировав необходимую инфраструктуру, даже испытывали в Центральном парке культуры и отдыха в Москве, разогнав до 120 км/ч. В том же году студенты ЛИИЖТ изготовили модель. Сейчас она представлена на

выставке. Так же на выставке представлены модели дирижабля каплевидной формы с контрольными телами. Их использовали в качестве учебного пособия в уникальной, одной из первых в России аэродинамической лаборатории, созданной на базе Института инженеров путей сообщения его выпускником Николаем Алексеевичем Рыниным в 1909 году.

Источник: <https://www.gudok.ru/zdr/169/>, 30.01.2026.

Октябрьская магистраль. – 2026. – 30 января (№ 3). – С. 8.

Конференции, собрания, встречи

Инженерному образованию в России — 216 лет

Канаева С.

В день рождения ПГУПС (2 декабря) проводится Бетанкуровский международный инженерный форум, который становится площадкой для обсуждения и анализа перспектив развития транспортной отрасли. Почетными гостями нынешнего VII форума стали первый заместитель министра транспорта Российской Федерации Константин Пашков, глава Росжелдора Александр Сахаров, вице-губернатор Санкт-Петербурга Владимир Княгинин, начальник Октябрьской железной дороги Виктор Голомолзин, руководители транспортных и промышленных холдингов — индустриальных партнеров ПГУПС. Темой форума стала реформа инженерного высшего образования. С 2027 г. в России планируется начало массового перехода системы высшего образования на новый формат подготовки специалистов. Представители системы образования, предприятий промышленности и транспортных холдингов — индустриальных партнеров ПГУПС рассмотрели пути и потенциальные результаты реформы.

Источник: <https://nstar-spb.ru/gazeta-sankt-peterburgskiy-vestnik-vysshey-shkoly/inzhenernomu-obrazovaniyu-v-rossii-216-let.html>, 15.01.2026.

Санкт-Петербургский вестник высшей школы. – 2025. – декабрь (№ 13). – С. 5.

От мастерюг БАМа

Савко Т.

В феврале в ПГУПС состоится выставка ветерана-бамовца, резчика по дереву Николая Воробьёва. Профессионал-строитель Николай Васильевич увлёкся вырезанием из дерева в юности: когда-то ему попалась книга с инструкциями для начинающих, и он это дело освоил. Топор и лопата, молоток и гвозди – самые любимые развлечения, руки ведь золотые! Мог смастерить красивую мебель и предметы домашнего обихода, и многие его творения – в дар друзьям. Прошли годы, и эти изделия стали бесценными артефактами. У ветерана-бамовца Татьяны Песковой даже родилась идея создать музей. Но пока у организации нет своего помещения, эти раритеты можно увидеть на временных выставках.

Источник: <https://www.gudok.ru/zdr/169/>, 23.01.2026.

Октябрьская магистраль. – 2026. – 23 января (№ 2). – С. 8.

Рейтинги

Инженерные вузы России на уровне

Антич Ю.

Два отраслевых вуза включены в мировой образовательный рейтинг THE. Эксперты оценили качество подготовки студентов по направлению «Инженерное дело». Британское издание Times Higher Education (THE) опубликовало предметные рейтинги университетов Times Higher Education World University Rankings 2026. Эксперты оценили учебные заведения со всего мира в 11 областях знаний – от искусства и гуманитарных наук до медицины и психологии. Каждый рейтинг построен на показателях, учитывающих качество обучения, исследовательскую работу, международное сотрудничество и взаимодействие с индустрией. В направлении «Инженерное дело» представлено 1555 университетов из 98 стран. В рейтинге присутствуют два отраслевых отечественных вуза. Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I (ПГУПС) и Российский университет транспорта (МИИТ) оказались в категории 1251+. Как отметили в Гильдии экспертов в сфере профессионального образования, в настоящее время в зарубежных

рейтингах, в том числе ТНЕ, позиции российских вузов намеренно занижены. Несмотря на это, реальное качество отечественной подготовки остаётся на высоком уровне.

Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/>, 29.01.2026

Гудок. – 2026. – 29 января (№ 12). – С. 2.

Учебный процесс

Какой транспорт выйдет в рейс, подскажет наука

Будумян В.

В рамках Транспортной недели 2025 состоялся круглый стол «Транспорт и качество жизни: новые ориентиры пространственного развития», на котором обсуждалась Концепция научно–технологического развития транспортного комплекса Российской Федерации на период до 2035 года. Первый заместитель министра транспорта РФ Константин Пашков отметил, что Концепция – первый документ после выхода Стратегии научно–технологического развития РФ, утвержденной Президентом России Владимиром Путиным. Важнейшими аспектами концепции станут поддержка технологических предприятий и внедрение эффективных механизмов подготовки профессиональных кадров для транспортной сферы. ректор ПГУПС Олег Сергеевич Валинский свое выступление посвятил научному потенциалу университета, подготовке кадров для ВСМ. Спикер отметил, что в 70–80–х годах прошлого века транспортное образование пошло в сторону эксплуатационщиков, однако сегодня и промышленность, и локомотивостроение, и инфраструктура требуют подготовки и навыков конструирования. Также спикер отметил, что сегодня запускается ряд таких программ, как «робототехника», чтобы готовить инженеров, не только обладающих компетенциями эксплуатационника, но и способных работать в конструкторских бюро и проектных институтах, продвигая новую технику. Эта техника должна сделать пребывание человека в транспорте, в любом транспортном комплексе комфортнее, чем дома. «В контексте подготовки специалистов конкретно под ВСМ, вероятно, единственное, чего нам не хватает, это со стороны заказчика, наверное, компании «РЖД», не только четко сформулированного заказа, а сколько и каких специалистов надо для того, чтобы существовала ВСМ» – подытожил Олег Валинский.

Источник: <https://transportrussia.ru/>, 29.01.2026.
Транспорт России. – 2026. – 19-25 января (№ 4). – С. 2.

Филиалы (структурные подразделения)

Битва умов и навыков

23 января в Санкт-Петербурге состоялось торжественное открытие регионального этапа Чемпионата по профессиональному мастерству «Профессионалы». В этом году в состязании участвуют 2 тыс. школьников и учащихся ссузов, в том числе Санкт-Петербургского техникума железнодорожного транспорта, Колледжа метрополитена и железнодорожного транспорта, Малой Октябрьской детской железной дороги. Для проверки 320 компетенций выбраны подходящие площадки. Так, СПТЖТ стал базой для испытаний по шести компетенциям. Например, в корпусах на Бородинской и улице Седова ребята проявят навыки монтажа и обслуживания радиоэлектронного оборудования, контроля состояния пути, управления перевозочным процессом.

Источник: <https://www.gudok.ru/zdr/169/>, 30.01.2026
Октябрьская магистраль. – 2026. – 30 января (№ 3). – С. 8.

Подвижной состав

Последнее слово техники: интервью М. Обухова

Обухов М.; интервьюер Зубов А.

Компания «РЖД» продолжает обновление тягового подвижного состава. О том, какими инновационными машинами пополнился парк дирекции тяги, рассказал начальник отдела новой техники технической службы Дирекции тяги Михаил Юрьевич Обухов: «Мы получили 399 новых локомотивов. Из них перспективными, включающими в себя инновационные разработки, являются две серии: 3ТЭ28 и 3ЭС8. Большинство новых локомотивов, в том числе магистральный грузовой тепловоз 3ТЭ28, в прошлом году поступило на Восточный полигон. А грузовые электровозы постоянного тока 3ЭС8 «Малахит», пока у нас всего два таких, эксплуатируются в депо Бабаево на полигоне Октябрьской дороги». В статье приводится таблица «Внедрение перспективных локомотивов до 2035 года».

Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/>, 20.01.2026.

Гудок. – 2026. – 20 января (№ 6). – С. 4.

Социальная политика на железнодорожном транспорте

Эффективный инструмент

Антич Ю.

Создание ДЦОМП стало ответом на необходимость построения в компании современной и качественной системы управления персоналом, удержания и развития молодых работников. Начинали ДЦОМП с изучения социально-психологического климата в коллективах методами фокус-групп и опросов. С 2011 года стала применяться методика изучения удовлетворённости и вовлечённости персонала. В 2014 году центры провели более 30 локальных исследований по этой теме, а за последние 10 лет – свыше 1250. Ежегодно в них принимают участие более 10 тыс. человек на каждой дороге. Основным инструментом оценки управленческого потенциала является ассесмент-центр. На основе результатов оценки сотрудники получают от специалистов обратную связь и помощь в составлении индивидуальных планов развития. «Все эти годы на ДЦОМП лежит основная работа по сопровождению больших проектов, нацеленных на развитие работников и построение устойчивого будущего «Российских железных дорог». Это оценка компетенций, социология, молодёжная политика, волонтёрское движение. 15-летие дорожных центров – значимое событие для всей компании», – отметил начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Евгений Браулов.

Источник: <https://www.gudok.ru/newspaper/>, 27.01.2026.

Гудок. – 2026. – 27 января (№10). – С. 6.

Экономика железнодорожного транспорта

Вагон отправится

Костырев А.

ОАО «РЖД» может продать 49% ФГК за 44 млрд руб., рассказал «Коммерсанту» источник, знакомый с финальной редакцией инвестпрограммы и финплана монополии на 2026 год. По его словам, это экспертная оценка (при балансовой стоимости 43 млрд руб.), сделанная на основе результатов ФГК за девять месяцев 2025 года. Цена может быть скорректирована по итогам года и с учетом прогнозов рынка оперирования в 2026–2028 годах. Прибыль от продажи не запланирована, добавляет собеседник “Ъ”. В ОАО «РЖД» комментарии не предоставили. ФГК управляет 134,3 тыс. единиц подвижного состава. Занимает вторую строчку среди железнодорожных операторов в РФ по версии Infoline. За январь—сентябрь 2025 года ФГК сократила погрузку на 30,3% год к году, до 54,3 млн тонн, при падении этого показателя у топ-30 операторов на 6,9%. Выручка в 2024 году выросла на 10%, до 126,98 млрд руб., чистая прибыль снизилась на 2,8%, до 46,97 млрд руб. Также планируется продажа 350 тыс. кв. м в Moscow Towers в «Москва-Сити» и другого непрофильного имущества. По словам источника “Ъ”, долю в ФГК планируется продать с открытого аукциона, критерии допуска к участию выработает ОАО РЖД. Ожидается, что вопрос реализации пакета во втором квартале 2026 года будет вынесен на совет директоров монополии, после чего начнется согласование с Росимуществом и Росжелдором для получения директив и распоряжения правительства. Для ОАО «РЖД» ФГК — один из основных источников дивидендных поступлений. Согласно годовым отчетам ФГК, по итогам 2022 года компания начислила 20,6 млрд руб. дивидендов, или 50% от прибыли, в 2023 году — 31,1 млрд руб. (64%), в 2024 году — 22 млрд руб. (47%). Но, как следует из скорректированного в декабре 2024 года финплана ОАО РЖД на тот год, ФГК в 2024 году выплачивала ОАО РЖД 103,3 млрд руб. (остальные дочерние компании добавили 5,4 млрд руб.) с учетом средств, поступающих в 2025 году.

Источник: <https://www.kommersant.ru/>, 16.01.2026.

Коммерсантъ. – 2026. – 16 января (№5). – С. 1, 5.