

Петербуржскому Государственному университету путей сообщения 215 лет

ХРАНИМ ИСТОРИЮ И ГОТОВИМ ИНЖЕНЕРОВ НА НОВОЙ ПЛАТФОРМЕ

2 декабря 1809 года Манифестом Александра I был учрежден «особенный Институт, в коем юношеству, желающему посвятить себя сей важной части, открыты будут все источники наук, ей свойственных».

Это образовательное учреждение — Институт Корпуса инженеров путей сообщения, а ныне — Петербургский Государственный университет путей сообщения императора Александра I — и стало одним из важнейших деяний в России Августина Бетанкура. Занятия со студентами первого в России инженерно-транспортного и строительного высшего учебного заведения начались в 1810 году. «Школой будущих инженеров должен быть институт», — говорилось в императорском указе о создании учебного заведения.

Основную цель нового учебного заведения его первый ректор Августин Бетанкур сформулировал так: «Снабдить Россию инженерами, которые прямо из заведения могли бы быть назначены к производству всех работ в империи».

На каких традициях и критериях сегодня готовят выпускников ПГУПС — рассказывает 29-й ректор Олег Валинский.

— Олег Сергеевич, сегодня вузу 215 лет. Дата солидная. Как многотысячный коллектив будет отмечать свой день рождения?

— Мероприятия длятся уже неделю. Прошли научные конференции и «круглые столы», связанные с развитием транспорта, с инженерной деятельностью ПГУПС. VI Бетанкуровский международный инженерный форум посвящен развитию ВСМ.

Ждем официальных гостей, партнеров, специалистов, выпускников, и, конечно, участниками всех мероприятий будут студенты. Праздник посвящен нашей основной деятельности — образованию и науке.

Основная тема пленарного заседания форума «Высокоскоростная железнодорожная магистраль Петербург — Москва: вызовы, решения, кадры». С помощью диалога и определимся, где мы сегодня находимся,

и вместе будем искать пути решения. Я бы назвал сегодняшнее наше мероприятие общественно-политическим, на котором будут обозначены основные ориентиры и как двигаться дальше.

— Будут ли подписаны договоры с партнерами?

— Основные соглашения мы заключили на XVIII международном форуме «Транспорт России», который проходил в Москве с 19 по

21 ноября, всего пять соглашений о сотрудничестве с индустриальными партнерами. Один из документов подписали с начальником Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Евгением Шевцовым. Соглашение предусматривает обеспечение холдинга квалифицированными специалистами. Намечен план действий для достижения общего результата. Многие из этих мер уже реализованы, но теперь разработан более последовательный алгоритм действий: Центральная дирекция инфраструктуры будет проводить производственную и преддипломную практики студентов на базе своих подразделений и обеспечивать трудоустройство выпускников. Будет усилено участие работников и руководителей дирекций в учебном процессе — подразумевается, что они будут читать лекции и проводить очные занятия в стенах вуза и онлайн-семинары.

СОБЫТИЕ

Петербуржскому Государственному университету путей сообщения 215 лет

ХРАНИМ ИСТОРИЮ И ГОТОВИМ ИНЖЕНЕРОВ НА НОВОЙ ПЛАТФОРМЕ

стр. 1 »

Кстати, сам Евгений Шевцов неоднократно проводил встречи с будущими инженерами транспорта. Также, для более глубокого погружения молодых людей в рабочую среду, на базе вуза по заказу Октябрьской дирекции инфраструктуры создан студенческий отряд «Инфраструктура», позволяющий освоить специальности монтера пути, сигналиста, электромонтера СЦБ, осмотрщика-ремонтника вагонов.

Обязательства ПГУПС при этом ориентированы на решение текущих и стратегических задач инфраструктурного комплекса холдинга. Например, вуз приступит к созданию новых и актуализации действующих программ дополнительного профессионального образования железнодорожников, а при поддержке партнеров университет модернизирует образовательный процесс — так, чтобы выпускники были готовы к реальным условиям работы.

Там же подписали соглашение о сотрудничестве с Московской железной дорогой. В рамках которого дорога берет на себя ряд обязательств, их выполнение будет способствовать решению многих задач. В частности, руководители МЖД будут согласовывать темы выпускных квалификационных работ, оказывать помощь в их подготовке и рецензировании, координировать распределение студентов университета и его филиалов на производственную практику, обеспечивать трудоустройство.

— Олег Сергеевич, в прошлом году ПГУПС вошел в число победителей федерального проекта «Передовые инженерные школы» (ПИШ). По каким критериям вы попали в 50 сильнейших вузов?

— В декабре прошлого года мы заявили, что хотим участвовать в проекте. Затем была защита нашей программы в Министерстве образования и науки. Проект помимо меня представляли руководитель ПИШ Александр Никитин, генеральный директор АО «Трансмашхолдинг» Кирилл Липа, начальник департамента технической политики ОАО «РЖД» Владимир Андреев.

— **Серьезная команда.**

— И проект серьезный. ПИШ — это научно-образовательный проект, основывающийся на комплексном подходе: от новых технических решений и технологий к опережающей подготовке специалистов.

В 2024 году университет получил 230,4 млн рублей на создание и развитие передовой инженерной школы «ИСКРА» в Санкт-Петербурге в партнерстве с крупнейшими производственными компаниями страны.

Грант — это средства государства, также нас софинансируют наши промышленные партнеры. Большая часть средств пошла на приобретение нового инновационного оборудования для лабораторий и лекционных аудиторий. Подготовлена мощная производственная база — мастерская для студентов, где каждый может реализовать свою идею — от заправки элементов до 3D-прототипирования. Открываем новые дисциплины, новые специальности.

Важным событием 2 декабря станет официальное открытие нашей передовой школы на 5-м этаже в первом корпусе исторического здания. Для нее подготовили современную инфраструктуру, лаборатории, новейшие технические устройства.



ФОТО ДМИТРИЯ СОКОЛОВА

Про Олега Сергеевича Валинского коллеги говорят, что в железнодорожной отрасли он прошел огонь, воду и медные трубы. Первая запись в его трудовой книжке: «ученик приемщика поездов», а последняя — «заместитель генерального директора ОАО «РЖД» — начальник Дирекции тяги». С июля 2023 года — ректор ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I». Он принимал участие в реализации многих проектов, в том числе и запуске высокоскоростных поездов.

Скоро будем отчитываться в Министерстве образования и науки — что сделали и защищаться соискателями на продолжение этой работы. У нас есть желание расширить компетенции школы. Хотим заняться и связью. Безусловно, свои действия мы координируем с промышленными партнерами, надеюсь, вместе мы освоим этот масштабный проект.

— **Раньше ректорами становились люди из науки. В ПГУПС вы**

уже второй ректор-практик, т. е. вы были работодателем, а стали поставщиком инженеров. Больше плюсов или минусов? Практику трудно было адаптировать в науку?

— Долго адаптироваться не пришлось. Я всегда находился внутри науки. Практикам без нее нельзя двигаться вперед, так же как преподаватель не может учить студента только по книжкам, в стенах аудитории. Тем более в наше бы-

стротечное время. Будучи одним из руководителей РЖД, я знал, чем занимается ПГУПС, и в какой-то степени в этом участвовал. Как практик, я понимаю, что образовательные программы должны отвечать не только современным требованиям, но и требованиям, которые будут предъявляться к специалистам в будущем, учитывая быстрый темп развития. В моем понимании ректор-практик — это плюс.

ПГУПС был создан, чтобы обеспечить отрасль высококлассными инженерами. У нас сегодня достаточно компетенций, чтобы наших выпускников не надо было переучивать и чтобы они были готовы к реальным условиям работы. Мы чтим историю и готовим инженеров на новой платформе.

Санкт-Петербург один из городов России, куда первым приходит высокоскоростная магистраль, нам нужны специалисты завтрашнего дня.

Путейский квартал

Совершим экскурс в историю: на протяжении более двух столетий в центре Петербурга формировался уникальный в своем роде уголок Института путей сообщения. Посмотрим, как исторические и политические перипетии царского, советского и российского времени наложили на этот процесс свой отпечаток, какое уникальное, насыщенное самыми разными артефактами пространство здесь получилось. Для тех, кто не совсем представляет, о какой территории идет речь, скажем, что квартал ограничен Московским проспектом, рекой Фонтанкой, переулком Бойцова и Садовой улицей. Назовем его Путейским кварталом.

Итак, Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I был открыт 1 ноября 1810 года во дворце Юсуповых на набережной реки Фонтанки. С тех пор учебное заведение многократно увеличилось числом и площадью своих зданий, но территориально основной комплекс находится все в том же обозначенном нами городском квартале.

В его границах помимо корпусов Путейского университета расположены здания бывшего Министерства путей сообщения Российской империи (наб. р. Фонтанки, 117) — ныне службы и подразделения ОАО «РЖД», здание Центрального музея железнодорожного транспорта РФ (Садовая ул., 50), большой красивый трехэтажный дом бывшего Главного правления Императорского российского общества спасения на водах (Садовая ул., 50б). И, конечно, значительную часть квартала занимает один из немногих сохранившихся в центре города зеленых оазисов — Юсуповский сад.

В 1808 г. император Александр I пригласил для организации транспортного и строительного высшего учебного заведения выдающегося инженера, ученого и государственного деятеля испанского происхождения Августина Бетанкура, назначив его генерал-инспектором (ректором) ИКИПС, которому предложил на выбор для размещения института несколько зданий. Бетанкур остановился на дворце князей Юсуповых на набережной реки Фонтанки.

Совсем еще недавно усадьба Юсуповых была модным столичным салоном. Однако уже к ноябрю 1810 года дворец приспособили для учебных целей и под жилье для студентов. Во дворце обустроили также квартиры А. Бетанкура и профессоров института, а после 1818 г. — рабочий кабинет Бетанкура, назначенного главным директором путей сообщения (министром транспорта).

Августин Бетанкур, организуя институт, создал здесь, среди регулярных чопорных столичных кварталов, замкнутый мир — идеальное место для учебы, занятий наукой, искусством, обучения и воспитания студентов, работы и отдыха профессоров. В институте царил доброжелательная атмосфера поощрения познания нового, братства студентов, близкая по духу к тому, что описано в истории Царскосельского лицея, основанного Александром I в 1810 году.

Из института вышла плеяда блистательных инженеров путей сообщения — первопроходцев промышленной революции в России: Николая Крафта, Станислава Кербедза, Павла Мельникова, Матвея Волкова, Николая Миклухи и многих других. Наряду

со строительством шоссе, каналов, мостов и портов важнейшим их достижением стала первая российская магистральная железная дорога Петербург — Москва. Их стараниями было посеяно и возшло зерно нового, самого передового вида транспорта — железнодорожного.

В 1823 году ИКИПС переместили в новое здание, расположенное в том же Путейском квартале — на Забалканском (сегодня — Московском) пр., 9. Изюминкой этого строения был и остается Актовый зал, расположенный на втором этаже. Этот зал один из интересных примеров архитектурно-художественного оформления подобных помещений в столичном Петербурге первой трети XIX в. Несомненно, зал достоин посещения и осмотра любителями архитектуры. Возможно, кому-то посчастливится попасть сюда, например, в один из дней открытых дверей ПГУПС.

При высоте потолков около 9 м, прямоугольный зал 10 x 19 м, имеющий сегодня 220 посадочных мест, удивительно пропорционален, гармоничен и торжественен. Двухсветное пространство зала оформлено карнизом, делящим стены по высоте на два яруса. Нижний ярус членен полуколоннами из искусственного мрамора цвета охры с коричневыми прожилками. На верхнем — расположены и сохранились до наших дней 11 рельефных аллегорических композиций.

В актовом зале находились портреты императоров Александра I и Николая I, Александра II, Александра III и Николая II, а также выставка художественных скульптур, документов и памятных моделей в стеклянных футлярах.

По стенам в три ряда располагались мраморные доски почета с выбитыми на них золочеными фамилиями лучших студентов выпуска каждого года. В 1921 г., по решению ячейки коммунистов института, портреты царских особ были удалены, тогда же с его стен сняли мраморные доски почета с именами лучших выпускников. Как изделия «из дефицитного электроизоляционного материала — мрамора», доски отправили для изготовления электрощитов на предприятия НКПС. Прямо по золоченым фамилиям лучших молодых инженеров путей сообщения России сверлили отверстия для установок рубильников, предохранителей, электрических клемм. Такая же участь постигла и мраморные доски с именами выпускников института — героев сражений XIX и XX веков. Эти мраморные доски размещались на стенах институтской церкви. После разорения и закрытия храма в 1920 г. мемориальные доски также использовали для изготовления электрощитов.



ФОТО из архива ПГУПС

Игорь Павлович Киселев, инженер путей сообщения, доктор исторических наук, Почетный профессор ПГУПС

Несколько обломков таких досок были найдены в 2000-е годы при ремонтных работах в подвалах вуза и сегодня представлены в экспозиции Музея университета — как напоминание потомкам и как своеобразная «прививка» против забвения уроков истории...

В 1823–1825 гг. к зданию, выходящему фасадом на Забалканский проспект, были пристроены несколько трехэтажных флигелей. Назначенный 22 сентября 1822 г., после отставки А. Бетанкура, главноуправляющим путями сообщений герцог Александр Вюртембергский разместил, говоря современным языком, свой офис в бывшем дворце Юсуповых. И этот дворец на несколько десятилетий стал штаб-квартирой главноуправляющего путей сообщения, а с 1865-го до 1918 года — министра путей сообщения Российской империи.

В 1864 году институт преобразуют в гражданское инженерное учебное заведение — Институт инженеров путей сообщения, без указания «Петербургский» или «Санкт-Петербургский», поскольку до 1913 года он являлся единственным таким высшим учебным заведением в стране и не нуждался в уточнении своего географического положения.

Год от года увеличивался прием в ИИПС. Внутри квартала строятся новые флигели — здание химической и механической лабораторий. В 1893–1894 гг. сооружается одна из первых в городе электрических станций и практически все помещения института получают электрическое освещение. Интересно, что эта же электростанция снабжает электроэнергией и здания Министерства путей сообщения на набережной Фонтанки, включая Юсуповский дворец. Электростанция ИИПС была одной из первых стационарных электростанций в центре города.

В 1893 году на принадлежащем институту участке земли по Забалканскому пр. (сегодня дом № 11) начиналось строительство общежития для студентов — одно из первых студенческих общежитий в столице. После преобразования вуза в открытый

учебное заведение в 1864 г. было преобразовано казарменное проживание, и все студенты самостоятельно снимали жилье — квартиры, комнаты, углы.

На уровне МПС и администрации ИИПС при ректоре В. П. Соболевском, а позже — М. Н. Герсманове обсуждался вопрос о строительстве студенческого общежития. Эти предложения нашли поддержку у выпускников ИИПС, и, как писали газеты, «идея устройства общежития и столовой была встречена очень сочувственно въ средѣ дѣятелей русскаго железнодорожнаго міра и лицъ, такъ или иначе связанныхъ съ жизнью и дѣятельностью института».

По докладу в 1892 году министра путей сообщения А. К. Кривошеина императором Александром III было разрешено произвести сбор пожертвований для строительства общежития.

Поддержанное государем начинание вызвало небывалый энтузиазм среди инженеров путей сообщения, выпускников разных лет, пожелавших оказать помощь alma mater. Средства поступали как от отдельных лиц, так и от организаций и предприятий. Значительные суммы внесли 15 железнодорожных компаний, а также несколько крупных металлургических и машиностроительных заводов, счет шел на десятки тысяч рублей.

Проект, составленный под руководством профессора архитектуры ИКПС И. С. Китнера, предусматривал строительство четырехэтажного (Т-образного в плане) здания общежития с 50 одноместными комнатами с внутренним флигелем для столовой на 200 посадочных мест и кухней, лазаретом и служебными квартирами. Все комнаты имели умывальники с водопроводом, на этажах устроены ватерклозеты. Здание оборудовалось передовой системой воздушного отопления: дровяные печи в подвалах нагревали в калориферах воздух, который по воздуховодам распространялся по этажам и комнатам. В общежитии предусматривалось электрическое освещение.

К рубежу XIX — XX вв. чрезвычайно обострилась ситуация нехватки инженерных кадров для транспорта и транспортного строительства, в первую очередь — железнодорожного. В МПС было принято решение об увеличении подготовки специалистов в отметившем свое столетие Институте инженеров путей сообщения императора Александра I. Было решено построить за государственный счет Новый, или Лабораторный, корпус (сегодня — 6-й корпус ПГУПС).

В нем наряду с лабораториями — физической, аэродинамической, электротехнической — одной из первых в стране для исследования электрификации разместили лекционную аудиторию на 350 мест в виде классического амфитеатра, получившую название Большой физической.

К лабораторному корпусу примыкает здание книгохранилища библиотеки, спроектированное исходя из новейших представлений начала XX века о лучшей организации хранения книг и обслуживания читателей. Новый корпус был построен в 1912–1914 гг., о чем свидетельствовала мемориальная мрамор-

ная доска, установленная при входе в библиотеку. Естественно, доска была сбита в 1917 году и переделана в электрический распределительный щит, а много лет спустя брошена в подвале здания, где чудом сохранилась. В начале 2000-х гг. была восстановлена (отверстия от крепления электроарматуры тщательно зашпаклеваны) и водружена на свое историческое место.

Великая Отечественная война 1941–1945 гг. «добавила» на крыше Нового корпуса, рядом с обсерваторией, четырехгранную башню местной противозенитной обороны (МПЗО), которую разместили на вершине башни гидрометеорологического пункта. Дни и ночи вражеской блокады отсюда, как и с сотен других постов МПЗО, наблюдали великие наблюдения и фиксировали координаты попадания немецких снарядов, бомб и зажигалок. Помните об этом, уважаемые читатели, обратите взор на крышу 6-го корпуса ПГУПС, гуляя в Юсуповском саду.

В начале 1950-х годов в истории института произошло важное событие. В 1949–1952 годах был сооружен, как тогда его называли, уже новый «Новый» корпус (сегодня — 7-й, Главный, или Ректорский) корпус. Сооружение учебного корпуса в углу квартала на пересечении Забалканского (Московского) пр. и набережной планировали еще в начале XX столетия. Тогда площадь представляла собой хаотично застроенный участок с разнокачественными 1–2-этажными домами, складами, грузовыми пристанями на реке и стихийным толкучим рынком.

Но застроил участок только после Великой Отечественной войны. Ректор ЛИИЖТа А. Ф. Сухопольский (1944–1951) много сделал для осуществления этого проекта. Он нашел поддержку у министра путей сообщения СССР, выпускника института (1935) Б. П. Бещева. На средства МПС СССР в 1949–1952 гг. был сооружено новое здание.

Архитекторам В. И. Кузнецову и В. В. Поздняковой, решившим облик Нового корпуса ЛИИЖТа в стиле сталинского неоклассицизма, удалось удивительно органично вписать новое здание в городское окружение XIX в., сформировав законченный вид Обуховской площади, которая более ста лет пребывала в запустении. Сегодня два здания на противоположных сторонах Московского проспекта гармонично дополняют друг друга, притом что между строительством первого и второго прошло более 120 лет.

А в 1955 году появился еще один адрес института по набережной Фонтанки — под номером 115: вузу был возвращен Юсуповский дворец. В советское время здесь располагалась школа-интернат для глухонемых.

В 1960–1970-е годы ЛИИЖТ приобрел у города на средства МПС СССР несколько зданий, расположенных на Московском пр. (дома № 13 и 15) и внутри квартала. В этих строениях располагались классические ленинградские коммуналки и небольшие предприятия. К началу 1970-х гг. все корпуса ЛИИЖТа внутри квартала, за исключением Юсуповского дворца, были соединены переходами по второму этажу.

Крупнейшим внутренним строительно-реставрационным проектом ПГУПС, осуществленным под руководством ректора В. И. Ковалева в начале 2000-х годов, стало воссоздание Юсуповского дворца. Парадные залы и помещения дворца, утративший свой облик, потерявшие блеск еще полтора столетия назад, когда здание приспособляли под учебные и жилые цели, были освобождены от технических лабораторий. Электротехнический факультет, располагавшийся здесь, был переведен в другие помещения.

Под строгим контролем КГИОП на протяжении нескольких лет велась реставрация художественных интерьеров. Восстановленная парадная часть Юсуповского дворца во всем своем величии стала историко-культурным центром университета, где также разместили музей вуза — один из самых больших среди учебных заведений. В залах дворца проводятся концерты, научные конференции, просветительские лекции, другие культурные мероприятия.

Ректор В. И. Ковалев, добившись значительных успехов вуза в академической и научной деятельности, не останавливался на достигнутом. Он обратился к городским властям с предложением по решению судьбы Юсуповского сада — одного из прекрасных дворцово-парковых ансамблей XVIII в. До 1917 года сад был в ведении путейского ведомства.

Вспомним историю. В 1863 г. сад был открыт для публики. По праздничным и выходным дням на просторной летней эстраде играл духовой оркестр, традиция долго сохранялась и в советское время.

С 1865 г. зимой на пруду открывался городской каток. Путь русских и советских фигуристов на спортивный олимп начался именно отсюда. Первым русским обладателем золотой олимпийской медали — в 1908 году на играх в Лондоне — стал спортсмен Николай Панин-Коломенкин, начавший кататься на льду пруда Юсуповского сада.

После Великой Отечественной войны в 1948–1950 гг. сад был подвезнут серьезной реконструкции и приобрел статус Городского детского парка. В период социально-экономического кризиса 1990-х годов сад пришел в разруху и запустение. А в конце 2004 г., после многочисленных настоятельных просьб администрации ПГУПС, Юсуповский сад передал в оперативное управление Петербургскому государственному университету путей сообщения императора Александра I, что в определенном смысле завершило исторический круг.

За 215 лет своей деятельности Институт Корпуса инженеров путей сообщения, сегодня — Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I капитально обосновался в городе на Неве, раскинулся по многим городам и весям филиалами. Но главным и священным для всех инженеров-путейцев местом был и останется дворец Юсуповых на Фонтанке — колыбель российской транспортной науки и транспортного образования в путейском квартале Петербурга.

СОБЫТИЕ

В научный процесс вовлечены студенты

Основанный 215 лет назад, Петербургский Государственный университет путей сообщения императора Александра I за свою долгую жизнь 16 раз менял названия, но неизменным оставалось одно — ученое сообщество вуза всегда занималось научными исследованиями. Лучшие научные традиции, заложенные здесь два века назад, не только имеют продолжение — они стали основой современной транспортной отрасли, а также многих других направлений.

Надежный фундамент для дальнейших научных исследований заложил основатель корпуса Августин Бетанкур — один из строителей Исаакиевского собора, поэтому дипломы с отличием выпускникам ПГУПС совершенно обоснованно вручают именно там. Кстати, ПГУПС — единственный вуз, обладающий этим правом, и для каждого студента получить диплом в этих стенах большая честь. Возможно, и поэтому количество отличников увеличивается с каждым годом. В 2024-м красные путевки в жизнь получили 377 выпускников.

За последние 10–15 лет научное сообщество университета приняло участие в большом количестве проектов. Главным из них можно назвать разработку и затем утверждение первой редакции специальных технических условий для проектирования и строительства высокоскоростных магистралей. Ученые университета первыми в стране взялись за эту колоссальную работу, и проектирование ВСМ Москва — Санкт-Петербург ведется в соответствии с нормами, разработанными нашими сотрудниками.

С 1 сентября нынешнего года вступил в силу закон об отмене порядка разработки и согласования СТУ, поэтому мы взялись за разработку стандарта организации РЖД — документа, который после ряда согласований станет единственным и основным документом для всех разработчиков проектной документации и строителей. В рамках договора с ОАО «РЖД» первая редакция стандарта сейчас проходит обсуждение. Планируется, что до конца первого квартала 2025 года этот документ пройдет

процедуру утверждения в Минстрое. Если СТУ разрабатывались для конкретных объектов, то стандарт РЖД предусматривает нормативы для проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростной магистрали в целом. Здесь учитываются все направления — земляное полотно, ВСМ, контактная сеть, пассажирская инфраструктура. Ученые вуза занимаются также научным сопровождением проекта ВСМ, предлагают обоснование вариантов технических решений на основе моделирования.

Также в университете ведется работа по патентному поиску: мы показываем, какие технические решения используются в мире, какие есть патенты — это позволит отечественным разработчикам запатентовать свои материалы, конструктивные решения. Таким образом, разработанный нами стандарт — документ, важный в масштабах всей страны: охватывая абсолютно все стороны проектирования, строительства и эксплуатации ВСМ, он откроет возможности для высокоскоростного движения в России, так как эти технические решения можно будет применять в других направлениях.

И сегодняшняя тема VI Бетанкуровского международного форума — «Высокоскоростная железнодорожная магистраль Петербург — Москва: вызовы, решения, кадры» — также будет озвучена на панельной дискуссии. В обсуждении примут участие представители Министерства транспорта, руководители Федерального агентства железнодорожного транспорта, ОАО «РЖД», представители администрации Санкт-Петербурга, ООО «ВСМ



ФОТО ДМИТРИЯ СОКОЛОВА

Тамила Семеновна Титова, доктор технических наук, профессор, первый проректор по научной работе.

Две Столицы», АО «Трансмашхолдинг» и другие.

Это макроэкономический проект, реализация которого полностью изменит жизнь двух столиц. Городские власти обеих столиц должны предусмотреть земельные участки под пассажирские терминалы, метрополитен и «Горэлектротранс» — возможность увезти со станции метро пассажиров, прибывших в город, и множество других вопросов. ПГУПС становится площадкой для обсуждения и принятия важнейших решений в этом направлении.

Важно, что к глобальной и глубоко-научной деятельности привлекаются студенты вуза. В 2022 году ПГУПС стал участником федеральной программы «Приоритет-2030», а ВСМ — одно из на-

правлений в рамках программы. Участие студентов в научных разработках — условие «Приоритета», в то же время у ученых есть множество видов работ, которые способны выполнить студенты. Соблюдение условий делает сотрудничество взаимовыгодным: с одной стороны, это способствует высокому темпу научных разработок, с другой — студенты получают опыт практической работы, у них появляется интерес к делу. Ребята пишут статьи, вместе со своими научными руководителями развивают тематику, а затем многие из них поступают в аспирантуру. Причем студенческая научная деятельность поощряется в университете всеми возможными способами. За последние несколько лет у нас регулярно проходят научные конкурсы — победителям вручаются дипломы, денежные премии, статьи студентов публикуются в научных журналах и сборниках — таким образом молодой человек формирует свое имя в научных кругах уже со студенческой скамьи. Все научные разработки университета, в том числе студенческие, получают путевку в жизнь. В последующем это открывает перед ним широкие горизонты — именно так научные школы университета разлетелись и живут по всей стране и за рубежом.

В проводимом нами ежегодно Фестивале науки принимают участие около 1500 студентов университета. Они публикуют свои статьи, делают доклады, и уже во время обучения у них проявляется интерес к продолжению научной деятельности. Также у нас развито студенческое научное общество, в котором принимают участие не менее ста человек — лучшие студенты. Они участвуют в мероприятиях федерального уровня, заряжая искрой своего интереса других студентов.

В университете действует бизнес-инкубатор, акселератор идей, и уже есть ребята, выигравшие гранты для продолжения своей научной деятельности, для реализации проектов. Практически

на каждом факультете созданы научные кружки. Так, на факультете ПГС, на кафедре «Техносферная и экологическая безопасность» работает кружок экологической направленности «Терра», под эгидой которого организовываются всевозможные экологические мероприятия, а также его участники занимаются исследованиями антропогенного влияния на окружающую среду.

Экологическое направление у нас получило особое преломление — один раз в два года ПГУПС собирает ученых этого направления и представителей различных отраслей промышленности и транспорта на научно-практическую конференцию «Техносферная и экологическая безопасность на транспорте». На этом биеннале рассматриваются актуальные проблемы в области экологии и техносферной безопасности, принимаются решения, разрабатываются стратегии, ставятся перспективные задачи.

Также на правах технического эксперта вуз входит в концессию строительства Северного широтного хода, принимает участие в проектах по Арктике, а также реализует новый стратегический проект «Тяжеловесное движение — драйвер экономики России». Проект нацелен на внедрение технологий тяжеловесного движения и увеличение провозной и пропускной способностей на Восточном полигоне страны, а также на подходах к морским портам Северо-Запада.

Ежегодно университет выполняет более 300 договоров на НИР по заказам предприятий и организаций Санкт-Петербурга и других субъектов Федерации.

Одним из основных городских заказчиков университета является ГУП «Петербургский метрополитен». В настоящее время выполняются работы по монтажу комплексной автоматизированной системы диспетчерского управления (КАС ДУ) и микропроцессорной централизации на новых станциях Петербургского метрополитена «Горный» и «Театральная», также про-

водятся работы по модернизации КАС ДУ на существующих станциях.

В рамках реализации проекта «Высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва — Санкт-Петербург» ученые вуза проводят техническое консультирование специалистов проектных и строительных компаний, выполняют работу по мониторингу и анализу зарубежных нормативных документов по проектированию и строительству высокоскоростных железных дорог.

По заказу основного индустриального партнера вуза — ОАО «РЖД» в настоящее время выполняется пересмотр одного из самых значимых нормативных документов свода правил СП 119.13330.2017 «СНиП 32-01-95 Железные дороги колеи 1520 мм». Сотрудниками Передовой инженерной школы «ИС-КРА» разработаны полигонные технологии организации движения поездов.

ПГУПС является участником программы академического стратегического лидерства «Приоритет-2030», в рамках реализации научно-исследовательской политики и политики в области коммерциализации ученых вуза за несколько последних лет были разработаны новая технология контактной рельефной сварки, технология, материалы и оборудование для торкретирования поверхностей выработок, унифицированная беспилотная платформа на комбинированном ходу, активатор трения в системе «колесо-рельс», подъемно-транспортное оборудование на основе магнитной левитации и линейного электродвижения и многие другие востребованные решения.

Профессорско-преподавательский состав старейшего транспортного вуза страны видит своей целью подготовку высококвалифицированных инженеров нового поколения, способных обеспечить стране технологический суверенитет, а также обеспечение высокопроизводительных экспортно ориентированных секторов экономики страны квалифицированными кадрами.

К железной дороге прикипел в детстве

В этом году я окончил факультет «Электрический транспорт железных дорог». На данный момент работаю ведущим инженером отдела эксплуатации Октябрьской дирекции моторвагонного подвижного состава.

В моей семье железнодорожников не было. Мама — учитель истории. Она и привила мне любовь к труду, к самообразованию для достижения цели. Бабушка и дедушка — строители.

Но я еще в детстве прикипел к железной дороге. В возрасте четырех лет мне посчастливилось отправиться с родителями в дальнюю поездку на поезде. Это и стало отправной точкой моего увлечения железнодорожным транспортом. Постепенно оно переросло в осознанный выбор профессии. Будучи школьником, я поступил на Ростовскую детскую железную дорогу, где познакомился с основами работы на железной дороге и освоил первые профессиональные навыки. Наибольший интерес тогда у меня вызвала работа проводника пассажирского вагона, но судьба распорядилась иначе, и в будущем я выбрал для себя путь помощника машиниста. Этот выбор стал ключевым в моей жизни.

После школы я поступил в Петербургский государственный университет путей сообщения императора Александра I. Прежде я изучил историю вуза, которая впечатляет каждого молодого человека.

В 2021 году я вступил в студенческий отряд помощников машиниста «Ладога», что дало мне возможность начать практиковаться на Московском направлении Октябрьской железной дороги. Работа помощником машиниста научила меня быть ответственным, бдительным и уверенным в своих действиях. Эти качества являются ключевыми, которые и сегодня помогают мне в работе. На данный момент я работаю ведущим инженером отдела эксплуатации Октябрьской дирекции моторвагонного подвижного состава.



ФОТО из архива ПГУПС

Даниил Урасинов, выпускник 2024 года.

Тема моего диплома была связана с программированием. Искусственный интеллект и железная дорога — интересная и важная связка. К концу пятого курса нам с моим другом удалось создать систему, которая могла распознавать действия машиниста во время движения поезда и помогать ему. Назвали мы ее так: «Интеллектуальная система анализа действий машиниста». На моей защите диплома присутствовал Дмитрий Владимирович Пегов — заместитель генерального директора — начальник Дирекции тяги. Конечно, было волнительно. Он с большим интересом слушал мой доклад, а потом много задавал вопросов, на которые мне нужно было отвечать. В итоге мою работу оценили на «отлично». Это были великолепные эмоции. Эта пятерка — благодарностью всему профессорско-преподавательскому составу, которые 5 лет вводили меня в профессию железнодорожника. Железная дорога для меня — это не только работа, но и призвание, которое вдохновляет меня двигаться вперед и достигать новых высот.

ПГУПС кузница инженеров высшей пробы

ПГУПС — это не просто учебное заведение, а настоящая кузница кадров высшей пробы, не только для железных дорог, но и всей транспортной отрасли, а также многих машиностроительных предприятий нашего города и всей страны.

Годы обучения в этом университете оставили самые яркие впечатления, а также оказали значительное влияние на мою дальнейшую профессиональную жизнь. Я окончил электромеханический факультет ПГУПС в 2001 году. В те годы кафедрой «Электрическая тяга» руководил выдающийся профессор Алексей Владимирович Плакс, а сейчас кафедру возглавляет мой однокурсник Андрей Михайлович Евстафьев.

С железной дорогой и ПГУПС никто из моих родных и близких связан не был. Я выходец из семьи инженеров, отец — инженер-машиностроитель, всю жизнь проработал на военном заводе «Арсенал», мать — инженер-конструктор, работала в области жилищного строительства в проектной институте. Выбор я сделал самостоятельно и даже, можно сказать, вопреки воле своих родителей.

ПГУПС останется в моем сердце

Мой папа Анохин Евгений Валерьевич по сей день работает машинистом тепловоза в Калининградской дирекции тяги. Поэтому, что такое паровоз, тепловоз, электровоз, я знала со школы.

При выборе специальности для поступления в вуз у меня не было каких-то сложностей. Помню слова мамы: «Железнодорожная специальность будет всегда востребована». Я знала, что есть такой университет ПГУПС. Зайдя на сайт университета, ознакомилась с образовательными программами, специальностями, как организован досуг студентов в свободное от учебы время. Впечатлила и история университета. Выбирать специальность долго не пришлось. Я хотела связать свою специальность с безопасностью движения по-

Первый курс обучения был самым непростым, полон новых эмоций и открытий, первые лекции, знакомства с однокурсниками и преподавателями — все это придавало энергии и создавало атмосферу стремления к знаниям, каждая «пара» была как новое приключение. С каждым годом учеба становилась все более интересной и насыщенной. Университет путей сообщения дал мне не только знания, но и уверенность в своих силах, навыки для успешной карьеры и множество полезных знакомств. Я горжусь тем, что получил образование именно здесь.

На втором курсе я присоединился к студенческому отряду проводников «Смена», это давало множество положительных впечатлений и ценных уроков. Кроме того, работа в студенческом отряде проводником пассажирского вагона стала для меня не просто временной подработкой, а настоящим этапом личного и профессионального роста.

Первым моим местом работы после окончания университета было локомотивное депо ТЧ-7 Санкт-Петербург-Сортировочный — Московский, там я начал работать в должности

технолога производственно-технического отдела еще на 5-м курсе под руководством уникального специалиста, а в дальнейшем хранителя музея депо Персона Изъяслава Львовича.

Вот уже почти 18 лет я работаю в проектной организации «Ленгипротранс» в окружении выпускников нашего университета и на протяжении всей карьеры тесно связан с ПГУПС. Каждый год к нам приходят студенты-практиканты и новые кадры, часто обращаемся за научной поддержкой и помощью к коллегам из университета.

Каждый проект по-своему интересен, но проект, в котором участвует наш институт — проектирование новой скоростной железнодорожной линии Москва — Санкт-Петербург, — уникальный.

Я занимаюсь технологией ремонта и обслуживания перспективных высокоскоростных поездов, которые уже получили название «Белый кречет». Искренне верю, что в ближайшей перспективе проект будет реализован, несмотря на все возникающие трудности.

У меня трое детей, младшей только что исполнилось 5 лет, старшие учатся



ФОТО из архива ПГУПС

Сергей Давыдов, выпускник 2001 года.

в школе. Если мои дети выберут в качестве образовательного заведения ПГУПС, а в дальнейшем специальность, связанную с железной дорогой, я буду уверен в их будущем!

ПГУПС с юбилеем! Желаю дальнейшего процветания и развития, внедряя новые технологии и методы обучения.

Они делают максимально возможное, чтобы студентам было комфортно работать.

Раньше я видела работу проводника с точки зрения пассажира. Теперь я знаю, что это очень трудная и ответственная работа, но интересная. Проводник — незаметный хозяин вагона, чей труд часто скрывается за кулисами путешествия, но без него невозможно создать комфортную и безопасную поездку. А для нас, студентов, это настоящая школа жизни. Знаю, что в «Смене» выросли много руководителей компаний и различных дирекций.

Придет время, и придется расставаться с университетом, но я всегда буду гордиться, что моей альма-матер был ПГУПС, и он всегда будет в моем сердце. С днем рождения, университет!



ФОТО из архива ПГУПС

Арина Анохина, студентка 4-го курса.

ездов. Этому учусь уже четвертый год.

Учеба на первом курсе в вузе была абсолютно отличной от учебы в школе. Процесс адаптации в вузе шел плавно, мы постоянно затрагивали школьную программу, а уже со временем предметы становились сложнее и сложнее. Преподаватели разжевывали буквально каждую тему, а если было непонятно, никто не стеснялся спросить и попросить объяснить еще раз, помимо этого у каждого преподавателя были консультации, где они рады были нам что-то повторить.

На 1-м курсе вступила в студотряд «Смена» и уже третий год работаю на поезде «Августин Бетанкур» проводником, но сейчас уже являюсь командиром бригады 26-го круглогодичного отряда «Смена». В компании ФПК к бойцам «Смены» относятся очень внимательно.