

ОТ ИСТОКОВ
МОСТОСТРОЕНИЯ
СТР. 5

НЕБО НАЧИНАЕТСЯ
НА ЗЕМЛЕ
СТР. 7

ИНЖЕНЕРНАЯ ИДЕЯ СТАНОВИТСЯ
НАУКОЁМКИМ БИЗНЕСОМ
СТР. 10

ИНЖЕНЕРЫ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ —
ЗАЩИТНИКИ ОТЕЧЕСТВА
СТР. 13

ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ

СЧАСТЛИВОГО ПУТИ, ЗЕЛЁНОГО СИГНАЛА И КРУГЛЫХ КОЛЁС

пожелали выпускникам ПГУПС
руководители транспортной отрасли



Торжественная церемония вручения дипломов с отличием выпускникам Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I состоялась 5 июля в Исаакиевском соборе.

Красные книжки дипломов с отличием сегодняшним выпускникам ПГУПС вручали руководители отрасли — выпускники университета разных лет. По сложившейся с 2015 г. традиции событие проходит в Исаакиевском соборе. Государственный музей-памятник и ПГУПС связывает имя Августина Бетанкура. Инженерный гений первого ректора университета и архитектурный — Огюста Монферрана создали собор, ставший символом Санкт-Петербурга. В преддверии 260-летия со дня рождения выдающегося инженера, архитектора и ученого музей и университет подписали соглашение о сотрудничестве, которое предполагает совместные усилия в популяризации инженерно-технического образования.

Позади переживания, зачеты, защиты и экзамены. И вот 209-й выпуск — 255 лучших студентов университетского комплекса, включая получивших среднее профессиональное образование, — на пороге взрослой профессиональной жизни.

— Дорогие ребята, я хочу, чтобы вы запомнили этот день, запомнили учебу в нашем университете и чтобы на вашем жизненном пути не было преград! — пожелала выпускникам, открывая церемонию, исполняющая обязанности ректора ПГУПС Тамара Семёновна Титова. — Я думаю, что транспортный и строительный комплексы, бизнес, предприятия Санкт-Петербурга пополнятся уникальным отрядом наших специалистов.

Руководители отрасли согласились с Тамарой Семёновной, квалифицированные инженерные кадры нужны всем.

— Как председатель ГЭК (Государственной экзаменационной комиссии). — *Прим. ред.* я хочу сказать, что мне абсолютно не стыдно за тех специалистов, которых мы выпускаем, я верю, что они прославят имя нашего университета и посвятят свою жизнь развитию железнодорожного транспорта, — считает руководитель Северо-Западного управления Федерального агентства железнодорожного транспорта Никита Владимирович Каменир.

Полученный багаж знаний позволит молодым специалистам достигать любых высот, уверен заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Михаил Олегович Глазков.

— Российским железным дорогам нужны перспективные смелые молодые специалисты, которые будут развивать все направления, востребованные сегодня. И только ваши знания помогут нам реализовать те проекты, в которых нуждается не только отрасль, но и вся страна, — подчеркнул он.

— Мы вас всех ждем на работе. Желаю вам счастливого пути и, как мы говорим, «зеленого сигнала и круглых колес»! — сказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Владимирович Пегов.

На Октябрьской железной дороге трудится более 10 тыс. человек, в системе ПГУПС обучается более 2 тыс. целевиков, каждый год полторы тысячи студентов проходят практику на Октябрьской магистрали. В этом году 273 выпускника придут сюда на работу.

— Те знания, что вы получили в стенах университета, позволят вам развиваться дальше, а мы, работники Октябрьской магистрали, поможем вам реализоваться! — заверил выпускников начальник Октябрьской железной дороги Виктор Георгиевич Голомолзин.

Начальник ГУП «Петербургский метрополитен» Евгений Германович Козин напомнил, что молодые специалисты

пополняют не только рабочие коллективы.

— Сегодня вы вливаетесь в корпус выпускников Петербургского университета путей сообщения, братство студенческое продолжится в рамках этого корпуса, я желаю вам сохранить это братство! — сказал руководитель петербургской подстанции.

Символическую трудовую книжку как символ начала новой жизни вручили лучшим из лучших — выпускнику факультета «Автоматизации и интеллектуальные технологии» Егору Волкову и лучшей выпускнице факультета «Управление перевозками и логистика» Валерии Марковой.

За высокие показатели в учебе и активную общественную работу некоторые выпускники ПГУПС награждены ведомственными наградами: знаком за отличие в учебе и знаком за активную общественную работу от Министерства транспорта РФ.

В свою очередь выпускники поклялись «быть справедливыми и преданными своему делу, своим трудом и всей жизнью содействовать процветанию великой Родины».

Дарья ОСИНСКАЯ

ВЫПУСКНИК

Я ГОРЖУСЬ ТЕМ, ЧТО ВЫБРАЛ ЛИИЖТ

Евгений Козин, начальник Петербургского метрополитена, о своем обучении в ЛИИЖТе, сотрудничестве Петербургского метрополитена с ПГУПС и возможностях карьерного роста.

— ЕВГЕНИЙ ГЕРМАНОВИЧ, КАКУЮ РОЛЬ СЫГРАЛ ПГУПС В ВАШЕЙ ЖИЗНИ?

— Для меня ПГУПС — это alma mater, один из ведущих университетов России, главная кузница инженерных кадров для транспортной отрасли. Я пришел, тогда еще в ЛИИЖТ, юным абитуриентом, а вышел из его стен специалистом, обладающим полным набором знаний для работы в метро. Учеба дала мне тот необходимый полноценный багаж знаний и профессиональных навыков, который позволяет молодому человеку идти вперед, добиваться успеха на избранном поприще.

Не было случая, чтобы я пожалел о выборе профессии и университета, давшего мне ценнейший опыт и позволившего сделать свой вклад в процветание и развитие нашего общества. Я горжусь тем, что выбрал ЛИИЖТ!

— НА ЧЕМ СТРОИТСЯ ПАРТНЕРСТВО ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА И ПГУПС?

— В первую очередь это взаимовыгодное сотрудничество. Между метрополитеном и ПГУПС заключены соглашения о взаимодействии с целью развития гарантированного обеспечения специалистами, а также с целью профессиональной подготовки,



Е. Козин на церемонии вручения красных дипломов выпускникам ПГУПС

которые отвечают потребностям предприятия в сфере научно-технического развития. Главная цель соглашений — внедрение на метрополитене передового опыта и новейших достижений науки и техники, современных инновационных технологий, помощь ПГУПС в научном сопровождении реализуемых долгосрочных проектов.

Студенты каждый год проходят практику в разных службах метро по ключевым направлениям: «Системы обеспечения движения поездов», «Подвижной состав железных дорог», «Эксплуатация железных дорог», «Бухгалтерский учет, анализ и аудит», «Безопасность технологических процессов и производств», «Тон-

нели и метрополитены», «Автоматика и телемеханика», «Электроэнергетика и электротехника», «Менеджмент», «Экономика». Только за последние два года в метрополитен на практику пришли более 200 студентов ПГУПС, причем 35 из них после прохождения практического обучения уже стали нашими работниками. Более 1 500 сотрудников метро сегодня — выпускники университета, 379 из них — это руководители высшего и среднего звена.

— ЧТО БЫ ВЫ ПОЖЕЛАЛИ СТУДЕНТАМ И ВЫПУСКНИКАМ ПГУПС — БУДУЩИМ СОТРУДНИКАМ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА?

— Всем студентам и выпускникам, независимо от того, работу на каком предприятии они для себя выберут, искренне хочу пожелать удачи и успехов во всем. Никогда не останавливайтесь, самосовершенствуйтесь, развивайтесь. Будьте ответственными, честными и трудолюбивыми. И обязательно применяйте свой задор, опыт, навыки на благо нашего города, нашей великой страны!

Метрополитен с удовольствием примет в свою дружную семью молодых специалистов. На нашем предприятии созданы все условия для успешного развития и карьерного роста. Вы станете частью нашего дружного многотысячного коллектива, объединяющего город, сближающего людей.

Елена НЕСТЕРОВА

РЕЙТИНГИ

АНАЛИЗ МЕСТА В РЕЙТИНГЕ ПРЕДОПРЕДЕЛЯЕТ РАЗВИТИЕ ВУЗА

Многообразие рейтингов и методик их расчета позволяет оценивать образовательные организации по различным профилям деятельности и использовать эти данные для самооанализа, а также в борьбе за абитуриента.

В 2022 г. ПГУПС был широко представлен в известных российских и международных рейтингах, классификаторах, листингах и агрегированных рейтингах и занял в них достойные места, что по праву позволяет говорить о лидерстве нашего университета в системе высшего образования среди отраслевых транспортных вузов.

В Национальном агрегированном рейтинге, новая версия которого вышла в 2023 г., ПГУПС поднялся в первую лигу (топ-100) по сравнению с предыдущим годом. В текущем году для составления агрегированного рейтинга использовались данные 12 наиболее значимых национальных рейтингов вузов: Национальный рейтинг университетов — Интерфакс; рейтинг «Первая миссия»; рейтинг университетов RAEX-100; рейтинг по индексу Хирша; рейтинг по данным мониторинга эффективности вузов; рейтинг «Оценка качества обучения»; рейтинг по результатам профессионально-общественной аккредитации; рейтинг «Международное признание»; рейтинг Forbes; рейтинг «Национальное признание»; рейтинг Superjob; рейтинг HeadHunter.

Наивысшую оценку ПГУПС получил по показателям в Национальном рейтинге университетов «Интерфакс», «Рейтинге мониторинга эффективности вузов», рейтингах «Национальное признание» и «Международное признание».

Агрегатором независимой оценки высшего образования в 2022 г. был представлен очередной Глобальный агрегированный рейтинг университетов, в котором ПГУПС вновь вошел в топ-10 % лучших университетов мира. Глобальный агрегированный рейтинг представляет собой классификацию организаций высшего образования, ранжированных по показателям 13 мировых рейтингов и базе данных результатов внешнего контроля качества DEQAR, содержащей информацию об аккредитованных высших учебных заведениях и образовательных программах.

В глобальном институциональном рейтинге вузов мира RUR (Round University Ranking) ПГУПС, будучи единственным транспортным вузом России, включенным в рейтинг в 2022 г., занимает 924-ю позицию в мировом рейтинге университетов и 99-ю — среди вузов России. RUR — это международный рейтинг университетов, который измеряет результативность ведущих университетов мира по четырем ключевым миссиям: обучение, исследование, международная деятельность и финансовая устойчивость. С 2021 г. ПГУПС участвует в рейтингах RUR по предметным областям и сегодня занимает следующие позиции: науки об обществе — 813-е место в мире и 78-е место среди вузов РФ, науки о жизни — 683-е в мире и 52-е среди вузов РФ и технические науки — 820-е в мире и 80-е среди вузов РФ.

Quacquarelli Symonds (QS) — одно из трех наиболее авторитетных международных рейтинговых агентств, которое публикует Academic Ranking of World Universities (ARWU). В семейство рейтингов британского агентства QS входит также рейтинг вузов развивающихся стран Европы и Центральной Азии. В нем ПГУПС расположился в группе 351–400.

При оценке QS учитываются 10 критериев: академическая репутация, репутация среди работодателей, соотношение научно-педагогического состава и студентов, количество публикаций на одного сотрудника, международные научные связи, влияние университета в Интернете, доля сотрудников со степенью PhD, количество цитирований на одну статью, доля иностранных сотрудников и доля иностранных студентов.

В Московском международном рейтинге вузов «Три миссии университета» в 2022 г. ПГУПС вошел в интервальную группу 1400–1500 из 1800 и в интервальную группу 72–86 среди 146 российских вузов. Источниками информации для составления этого рейтинга стали открытые данные официальных сайтов университетов и национальных органов власти, а также данные независимых международных источников; веб-сайты международных олимпиад студентов и научных премий; поисковые системы; социальные сети и другие.

Одно из наиболее авторитетных и известных финансово-экономических изда-

ний в мире Forbes в прошедшем году в пятый раз представило рейтинг 100 лучших университетов России. ПГУПС занимает 79-ю позицию, являясь лучшим железнодорожным университетом страны. В этом рейтинге вузы оценивались по пяти метрикам: востребованность выпускников (до 30 баллов); качество нетворкинга (до 30 баллов); качество преподавания (до 15 баллов); международная репутация (до 20 баллов); фактор Forbes (до 5 баллов).

В 2023 г. ПГУПС в девятый раз принимает участие в Национальном рейтинге университетов информационной группы «Интерфакс». В сводном рейтинге вуз расположился на 105-й позиции. Целями исследования «Интерфакса» являются оценка деятельности современного российского университета; развитие каналов коммуникаций между академическим сообществом страны и массовыми аудиториями; поиск новых методов и технологий оценки деятельности институтов в сфере образования, исследований и разработок, инновационного развития, социального развития.

В ежегодном рейтинге российских вузов «Национальное признание», который показывает уровень эффективности работы вуза по значимости основных дисциплин университета, уровню преподаваемых профильных наук и работе профессорско-преподавательского состава, ПГУПС занял 81-е место.

С 2012 г. ПГУПС является постоянным участником проекта «Лучшие образовательные программы инновационной России». В минувшем году лучшими признаны шесть образовательных программ университета: строительство, наземные транспортно-технологические средства, подвижной состав железных дорог, системы обеспечения движения поездов, строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей.

Зачем обращать столь пристальное внимание на десятки различных рейтингов? Это, на наш взгляд, важно по целому ряду причин.

Среди множества оценочных процедур ранжирование вуза по тем или иным критериям является наиболее понятным инструментом анализа его деятельности даже для тех, кто далек от сферы образования.



Возрастающая конкуренция среди составителей рейтингов за расширение участников процедуры побуждает их оперативнее реагировать на изменения, складывающиеся в образовании, науке, воспитании и других сферах жизни человека, и включать их в свои методики. Рейтингование вузов — одна из форм отражения развития высшего образования и, как результат, общества в целом.

Высокие позиции ПГУПС в рейтингах, безусловно, являются проекцией его успешности, но внутри самого вуза в первую очередь следует обратить внимание на показатели, которые нужно улучшать. Анализ места вуза в тех или иных рейтингах, а также мониторинг динамики позиции вуза в листингах играют немалую роль при принятии стратегических решений, предопределяющих дальнейшее развитие вуза.

Именно благодаря самоанализу и критическому отношению к независимой оценке качества образования Петербургскому государственному университету путей сообщения Императора Александра I удалось войти в государственную программу «Приоритет 2030».

Эдуард ЧИСТЯКОВ,
Антон АНТОНОВ

НОВЫЕ СТРАТЕГИИ

«ПРИОРИТЕТ 2030»: ВЗГЛЯД ЗА ГОРИЗОНТ

Для Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I участие в программе стратегического академического лидерства «Приоритет 2030» является логическим продолжением выбранного еще в 2014 г. курса на преобразование успешно-го и пользующегося серьезным спросом у молодежи транспортного вуза в широко-профильный университет, обладающий передовыми образовательными и науч-ными технологиями.

Именно такой подход к заявке на уча-стие в «Приоритете 2030» стал гарантией успешности в отборочном туре: ПГУПС стал первым из числа вузов Федерального агентства железнодорожного транспорта, который вошел в список участников этой программы.
 В ходе выполнения плана мероприя-тий в рамках «Приоритета 2030» в те-чение первых двух лет уже реализован серьезный комплекс действий, который подтверждает правильность выбран-ного вузом направления — создание не отдельных научных лабораторий, а формирование единого научно-образо-вательного комплекса. Это позволит раз-вивать существующие и новые научные направления, параллельно внедряя их в образовательный процесс, обеспечивая тем самым более высокое качество под-готовки и конкурентоспособность вы-пускников вуза.
 Поддержка Министерства науки и выс-шего образования РФ дает университету возможность не только обеспечить устой-чивые конкурентные позиции отечествен-ной экономики, но и подготовить для нее адаптированные кадры.
 Университет видит свою стратегическую миссию в создании принципиально новой техники, технологий, подготовке высоко-квалифицированных и востребованных отраслями специалистов.
 Научная инфраструктура ПГУПС состо-ит из 17 ведущих научных школ. Старей-шими из них являются школы мосто- и

тоннелестроения, подвижного состава, строительного материаловедения, ав-томатики и телемеханики, формиро-вания транспортной инфраструктуры и управления движением транспортных средств.
 С учетом изменений в геополитике и смещения акцентов интересов экономики страны вуз в рамках «Приоритета 2030» развивает два стратегических проекта: «Безопасная экосистема интеллектуаль-ной транспортной инфраструктуры» и «Новые технологии и материалы в строи-тельстве».
 Университетом уже реализованы прин-ципально новые технологии в сфере строительства быстровозводимых зданий, что важно при освоении новых террито-рий, строительстве инновационных пред-приятий, дальнейшем развитии транс-портной сети страны.
 Особое значение имеют вузовские раз-работки экологичного теплоизоляционно-го материала для условий субарктической и арктической зоны. 15 лет, 12 патентов и более 70 научных работ — и в результа-те создан уникальный конструкционно-теплоизоляционный бетон.
 Сегодня все говорят о цифровой трансформации транспортной отрас-ли. ПГУПС в рамках «Приоритета 2030» дает дальнейшее развитие созданной в стенах вуза сквозной интеллектуаль-ной технологии, позволяющей органи-зовать безопасное движение поездов в автоматическом режиме. И тут широ-кое поле деятельности для подготовки ИТ-специалистов, как проектировщиков программных комплексов, так и их экс-плуатационников.
 Наука в вузе строится эшелонировано с учетом сложности проблем и потенци-альной востребованности решений. Так, учитывая поручения руководства госу-дарства по локализации производства внутри страны, по проекту ПГУПС был оперативно построен в Оренбурге со-временный завод по производству газо-бетона. Автоведение и создание систем обеспечения безопасности движения



© ПРЕССЛУЖБА ПГУПС

поездов в этих условиях с максималь-ным уровнем импортозамещения — это стратегические задачи.
 В рамках реализации этих проектов университет формирует устойчивую обратную связь на уровне регионов с бизнесом, промышленностью, научны-ми организациями, государственной властью, чтобы точно оценивать эф-фективность сделанных шагов посред-ством анализа востребованности на-учно-конструкторской продукции и вы-пускников. Вместе с тем современный вуз невозможен без создания единого материально-технического и учебно-лабораторного пространства, поэтому одними из важнейших направлений «Приоритета 2030» в ПГУПС являют-ся кампусная и молодежная политика. Обеспечение доступа к современным технологиям студенчеству, возмож-ности безбарьерного общения друг с другом и с преподавателями, погруже-

ние с первого дня в будущую профес-сиональную деятельность, удобство проживания и комфортная атмосфера общежитий — вот результаты уже ре-ализованных решений.
 Участие в программе «Приоритет 2030» для нашего вуза — это шаг за гори-зонт развития обычного вуза и создание новых научных и практических новаций вместе с теми, кто обучается в вузе. Ос-новная цель нашего участия в этом круп-ном государственном проекте — спо-собствовать прорыву в сознании людей, концентрировать усилия на благе России и тех поколений, которые в ближайшее время примут эстафету у старшего поко-ления.

Тамила ТИТОВА,
и. о. ректора Петербургского
государственного университета
путей сообщения
Императора Александра I

НОВЫЕ ИЗДАНИЯ

СПАСИБО ВАМ, ИДАЛЬГО БЕТАНКУР!

В Испании со времен Средневековья человека, происходившего из благородной семьи, называ-ли идадьго. Этот статус передавался по наслед-ству только по мужской линии. Его обладатели освобождались от ряда налогов, пользовались разными льготами. Это были испанские дворя-не, которых с XV в. стали называть «кабальеро». Для читающей российской публики самым из-вестным идадьго давно является герой Сер-вантеса знаменитый Дон Кихот. В достаточно широких кругах инженеров (строителей, меха-ников, мостовиков и так далее), ученых, про-фессоров, архитекторов выдуманного Дон Ки-хота явно затмевает мощная фигура Августи-на Августиновича Бетанкура, как его звали в России, — потомка открывателя и завоевателя Канарских островов Жана де Бетанкура, яркого представителя одного из самых известных и уважаемых семейств в Испании.

В этих небольших заметках авторы, ре-цензенты целого ряда интересных изданий, хотели бы обратить внимание читателей, петербургского научно-педагогического со-общества на фундаментальный труд «Всемир-ное наследие Бетанкура», подготовленный коллективом авторов под редакцией ректора Александра Панычева, почетного профессора ПГУПС Игоря Киселёва и заведующего кафе-дрой «История, философия, политология и социология» доктора исторических наук, про-фессора ПГУПС Владимира Фортунатова. Этот коллектив авторов известен рядом других ра-бот по истории старейшего транспортного и инженерно-строительного вуза России. Книга «Общепольное для России учреждение. 100 фактов из истории Петербургского государ-ственного университета путей сообщения Им-ператора Александра I» выдержала четыре из-дания, существенно отличающихся по содер-жанию, компоновке материала, оформлению. В 2021 г. авторы выпустили книгу «Инженер-ное наследие Бетанкура в России», но, види-мо, решили, что этого недостаточно, поэтому

они решили выпустить новое — «Всемирное наследие Бетанкура» объемом почти в 500 страниц и с более чем 450 иллюстрациями. Расскажем о его особенностях.
 Во-первых, расширился авторский состав. Благодаря известному биографу знамени-того испанца профессору Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Вели-кого Дмитрию Кузнецову читатели получили возможность познакомиться с множеством интересных фактов о творческой деятельно-сти Бетанкура до начала его службы в Россий-ской империи. Участие в издании внештатно-го сотрудника издательства ПГУПС Светланы Зинченко, заведующей отделом истории Нижегородского государственного историко-архитектурного музея-заповедника Татьяны Кузьминой и старшего научного сотрудника Государственного музея-памятника «Исааки-евский собор» Наталии Толмачёвой помогло уточнить, конкретизировать, представить в деталях вклад первого председателя Комитета для строений и гидравлических работ Санкт-Петербурга и окрестностей (Комитета красоты, как его называли современники) Августина Бе-танкура в реализацию важных проектов в сто-лице и других регионах Российской империи.
 Во-вторых, в 11 главах представлено прак-тически всё творческое наследие великого испанца от его деятельности в Испании до его творческих свершений во имя второй роди-ны — России. Первая глава — «Миссия инже-нера» — воспринимается как квинтэссенция сути инженерного творчества, как понимание важности осознания инженерным сообще-ством России своего предназначения в совре-менную эпоху.
 Следующие три главы — «Рождение велико-го инженера», «Французские университеты», «На службе испанской короны» — освещают жизненный путь и творческие достижения А. А. Бетанкура в «европейский» период его жизни. Августин Хосе Педро дель Кармен До-минго де Канделария де Бетанкур-и-Молина (это полное имя А. Бетанкура (исп. Agustín

José Pedro del Carmen Domingo de Candelaria de Betancourt y Molina)) многое успел сделать и добился значительных высот к своим 50 го-дам — к моменту поступления на российскую службу.
 Остальные главы книги посвящены огром-ному творческому потенциалу генерал-лейте-нанта Свиты Его Императорского Величества и тому, как Бетанкур интенсивно служил России на протяжении 16 лет, как он участвовал в мас-штабных делах.
 В последней версии книги авторы сравни-вают Августина де Бетанкура с Леонардо да Винчи, отмечают универсальность, энцикло-педизм, щедрость и открытость этого выдаю-щегося деятеля и человека.
 «И мы искренне благодарны тем, кто при-шел к нам с добром, кто своими делами укреп-лял могущество России, способствовал ее процветанию», — написал в обращении к чи-тателям доктор исторических наук, академик Российской академии наук главный научный сотрудник Санкт-Петербургского института истории РАН, лауреат Государственной пре-мии Российской Федерации Игорь Медведев. С этой оценкой нельзя не согласиться.
 Книгу «Всемирное наследие Бетанкура» от-личает острая актуальность, которую можно назвать многоаспектной. Это не только суще-ственный вклад в историю науки, техники и транспорта, но и свежий материал для пони-мания отечественной и всемирной истории вообще. В контексте современных обстоя-тельств представляется важным то, что книга содержит обширную «информацию к раз-мышлению» об отношении к западному опы-ту, к иностранным специалистам, об учителях и учениках. Не будет преувеличением утверж-дать, что рецензируемая книга является свое-образным гимном инженерному творчеству, первостепенная важность которого должна быть в полной мере осознана современным российским обществом.
 Стоит также подчеркнуть, что эта работа является первым научным трудом, в котором



творческое наследие ученого-иностранца, за-рубежного специалиста представлено на столь широком историческом фоне, охватывающем более двух с половиной столетий.
 В следующем, 2024 г., исполнится 200 лет со дня смерти Августина Бетанкура. Спасибо вам, идадьго, кабальеро, великий механик, пред-седатель Комитета красоты. Мы вас помним, Августин Бетанкур!
 Игорь КОЛЬЦОВ,
заведующий кафедрой
социально-гуманитарных наук,
доктор исторических наук, профессор
Российского государственного
гидрометеорологического
университета
 Екатерина ПЛАТОВА,
доктор исторических наук,
профессор кафедры
«История, философия,
политология и социология» ПГУПС

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

БЕЗ ТРУДНОСТЕЙ
НЕ ОБХОДИЛОСЬ

Николай Сергеевич Бушуев,
декан факультета
«Транспортное строительство»

1975 г. — бригадир ССО «Юность», Но-
вый Уоян

1979 г. — командир линейного ССО «Ма-
гистраль», Северобайкальск

1984 г. — главный инженер зонального
ССО «Байкал» и **1985 г.** — командир ЗССО
«Байкал», участок от Давана до Северо-
муйска

«Вспоминается многое: и первый строи-
отряд 1975 г., Северобайкальск, озеро Байкал,
визиты ректора Евгения Яковлевича Кра-
сковского к студентам на БАМ в День строи-
теля, государственная медаль “За строитель-
ство Байкало-Амурской магистрали”!

Мы валили и обрабатывали лес, строили
здания и сооружения различного назначе-
ния, дороги и теплотрассы, копали траншеи
и котлованы, участвовали в сооружении мо-
стов, тоннелей и водопропускных сооруже-
ний, благоустраивали территории. В основ-
ном все задачи решались успешно. Однако
без трудностей не обходилось: и с поставкой
материалов, и с заморозками по ночам в ав-
густе, и с баней один раз в месяц в 1975 г., и
с проживанием в палатках без особого ком-
форта. Но в профессиональном плане для
молодого человека ничего не может быть
лучше БАМа того времени, лучше непосред-
ственного участия в стройке века! Любой
строительный отряд — это школа жизни, на-
чиная с мелочей и заканчивая серьезными
компетенциями! Это причастность к очень
значимому, значительному! Удивляло мно-
гое: бескрайние просторы, открывшиеся при
поездке на БАМ на поезде; озеро Байкал с
его размером, глубиной и чистотой; добро-
желательное отношение людей разных по-
колений; безграничная вера строителей и
студентов в успешное завершение стройки».



БАМ, штаб ЗССО «Байкал», 1984 г.

Виктор Викторович Шмытинский,
профессор кафедры
«Электрическая связь»

1978 г. — командир линейного ССО «Про-
метей» на восточном портале Байкальского
тоннеля.

1979 г. — начальник штаба ЗССО «Бай-
кал» на порталах Байкальского и Северо-
муйского тоннелей

1979–1981 гг. — начальник штаба ССО
ЛИИЖТа

1981 г. — комиссар ЗССО «Байкал» и
1982 г. — командир ЗССО «Байкал», участок
от Давана до Таксимо

1987 г. — командир ЗССО «Байкал», уча-
сток от Давана до Витима

«Конечно, студентам строительного про-
филя — это как производственная практи-
ка, но главное, что это практика жизненная.
Опыт, приобретенный в стройотрядах, опыт
общения в производственном коллективе
и в быту, трудовые навыки, безусловно, по-
лезны и пригождаются в жизни каждому.

Меня всегда по-хорошему удивляло, как
студенты организовывали свой быт. Осо-
бенно живописно выглядели палаточные
лагеря. Казалось бы, у всех палатки одина-
ковые, но каждый отряд умел организовать
свой городок по-своему, чтобы это место
запомнилось надолго и можно было вспо-
минать о БАМе не только как тяжелой рабо-
те, но и о вечерах, проведенных в кругу дру-
зей, в уютно оборудованных зонах отдыха.

Ректор ЛИИЖТа Евгений Яковлевич Кра-
сковский ежегодно прилетал на Фестиваль
студенческих отрядов, в официальной ча-
сти выступал с ободряющей речью, а в не-
официальной предлагал «хвостистам» при-
нять зачет или экзамен прямо на ближай-
шей лужайке. Это была шутка, но опытные
бойцы, бывавшие на БАМе, сразу бежали к
нему с зачетками, которые прихватили с со-
бой, зная этот “обычай”.

ЮБИЛЕЙ

50 ЛЕТ НА БАМЕ: СТРОЙОТРЯД —
ЭТО ПРИЧАСТНОСТЬ К ЗНАЧИМОМУ

**Летом 1973 г., за год до официального стар-
та строительства Байкало-Амурской маги-
страли, на БАМ были направлены студенче-
ские строительные отряды (ССО) четырех
факультетов Ленинградского института
инженеров железнодорожного транспорта:
строительного, мостов и тоннелей, механи-
ческого и электротехнического.**

Для оперативного управления работой
студентов в Восточной Сибири был сфор-
мирован зональный студенческий строи-
тельный отряд «Байкал» (ЗССО «Байкал»).
Линейные отряды были рассредоточены на
протяжении около 600 км вдоль трассы
от Байкальского (сейчас Дабанского) до
Северомуйского тоннелей.

В дальнейшем, вплоть до 1987 г., ежегод-
но ЛИИЖТ формировал по 10 линейных от-
рядов. Кроме того, к ЗССО «Байкал» по рас-
поряжению штаба Ленинградского област-
ного студенческого строительного отряда
присоединялись линейные отряды других
вузов города, а также направлялись по два-
три отряда местного Бурятского формиро-
вания. Общая численность зонального отряда
составляла 700–800 человек.

Путевые работы, работы на тоннельных
порталах, благоустройство поселков, стро-
ительство детских учреждений, магази-
нов, овощехранилищ, жилых зданий, чте-
ние лекций, концерты — это неполный пе-
речень того, чем занимались бойцы ССО.

Несмотря на то, что для студентов всех
специальностей ЛИИЖТа работа в студен-
ческих строительных отрядах на БАМе
считалась производственной практикой,
попасть в такой отряд было нелегко: ко-
мандир и комиссар тщательно рассматри-
вали каждую кандидатуру. Злостных долж-
ников и прогульщиков не принимали.

Помимо трудовой была организована и
культурная жизнь. Самым ярким событи-
ем был Фестиваль студенческих отрядов в
Северобайкальске, на который съезжались
бойцы со всего Бурятского участка БАМа от
Давана до Таксимо. После торжественной
части с традиционными официальными
церемониями проводился концерт. В каж-
дом отряде всегда оказывались талант-
ливые ребята, которые пели, играли, разы-
грывали сценки из жизни отрядов.

Процесс III трудового семестра состоял из
трех этапов: подготовительного, основного
и заключительного. Каждый из них чрезвы-
чайно важен. Подготовительный этап вклю-
чал период от формирования отряда до его
приезда на место дислокации: заключение
договоров с принимающими организация-
ми; организация субботников для создания
фонда, используемого для приобретения
стройотрядовской формы и атрибутики
(шевроны, флаги, вымпелы и прочее); про-
хождение прививок от клещевого энцефа-
лита и туляремии; подготовка и временное
направление на место дислокации
квартиреров для строительства лагеря к
приезду основного отряда; организация и
проезд отряда к месту дислокации.

Основной этап — производственно-хо-
зяйственная деятельность, культурно-вос-
питательная и просветительская работа
среди строителей и местного населения.

Заключительный этап — возвращение
отрядов домой. И это всё происходит с
выездом на расстояние в несколько тысяч
километров.

Путь к месту дислокации отрядов был дол-
гим: летели до Иркутска, затем одни отряды
улетали самолетами до Нижнеангарска, а
другие уезжали автобусами до поселка Ли-
стьянка, из которого на катерах переплыва-
ли Ангара в порт Байкал и далее рано утром
грузились на судно на подводных крыльях
«Комета». Через 12 часов приходили в Северо-
байкальск. Таким же был путь и обратно.
Одним словом — трансфер не из простых.

Жизнь в лагерях ССО строилась по воин-
скому принципу. Дисциплина была очень
строгой: утренние разводы, вечерние по-
верки, неукоснительное соблюдение су-
хого закона, жизнь по распорядку и так
далее. На производстве — жесткие требо-
вания соблюдения техники безопасности
при производстве работ. В быту — кон-
троль за приготовлением пищи (столовая
была своя), соблюдением личной гигиены.

Многие студенты-участники студенческих
строительных отрядов, а затем выпускни-



ЗССО «Байкал», один из путепроходчиков Бурятского участка БАМа



ССО «Байкал», 2023 г.

ки по распределению были направлены на
строительство Байкало-Амурской железно-
дорожной магистрали и ее эксплуатацию.

Вряд ли кто-то из прошедших школу
стройотрядов пожалел, что ему довелось
потрудиться на БАМе. Они побывали в да-
леких краях, познакомились с природой, до-
стопримечательностями, людьми, своими
глазами увидели уникальное озеро Байкал,
проявили самостоятельность, получили до-
полнительные трудовые навыки, нашли
многочисленных друзей на всю жизнь.

Но не только стройотрядами помогал
ЛИИЖТ БАМу, с самого начала для реше-
ния широкого круга проблем, связанных
со строительством магистрали, в вузе был
создан Совет по координации научно-
исследовательских работ.

БАМ стал отправной точкой широкого
внедрения реального дипломного проекти-
рования. Уже в 1975 г. было создано Учебно-
производственное объединение кафедры
«Изыскания и проектирование железных
дорог» и технического отдела Ленгипро-
транса. Именно в этом году с учетом за-
ключения экспертизы Министерства путей
сообщения по техническому проекту Лен-
гипротранса специалисты проектного ин-
ститута предложили 17 тем по разработке и
сравнению вариантов трассы БАМ на участ-
ке Чара — Тында. Преддипломная практика
17 студентов проходила в Ленгипротрансе,
ведущие специалисты которого стали втори-
ми руководителями проектов. Реальное ди-
пломное проектирование значительно от-
личается масштабом, объемом и качеством
решаемых задач. Работа и руководителей, и
студентов становится гораздо более трудо-
емкой и ответственной. С тех пор реальное
дипломное проектирование в университете
развивается, и скоро ему исполнится 50 лет!

После 1975 г. студенты отправлялись на
практику на БАМ и вне студенческих строи-
тельных отрядов. Они успешно работали и в
проектно-изыскательских партиях и на появ-
ляющихся предприятиях региона БАМ.

В 1990-е гг. интерес государства к
БАМу резко упал. Журналисты даже
придумали для нее ярлык «Дорога в ни-
куда» и сделали из БАМа символ эпохи
застоя. Однако сегодня ситуация из-
менилась в противоположную сторону:
объемы перевозок к портам Дальнего
Востока значительно возросли, что по-
требовало разработки инвестиционного
проекта «Модернизация железнодорож-
ной инфраструктуры Байкало-Амурской
и Транссибирской железнодорожных
магистралей с развитием пропускных и
провозных способностей».

В 2014–2018 гг. специалистам ПГУПС
было поручено методологическое сопро-
вождение (технологический аудит) объ-
ектов особой государственной важности
(стоимостью строительства два и более
миллиардов рублей), и университет с че-
стью справился с задачей. В этом проекте
предусмотрены конкретные мероприятия
по реконструкции объектов инфраструк-
туры, строительству вторых путей, соору-
жению двухпутных вставок, запланирова-
ны огромные капиталовложения. В зоне
тяготения к БАМу началось активное эко-
номическое освоение месторождений
полезных ископаемых. В связи с этим воз-
рождается студенческое стройотрядное
движение.

В этом году на БАМ выезжают два сту-
денческих строительных отряда числен-
ностью 60 человек. Пожелаем ребятам
доброе пути!

Николай БУШУЕВ,
декан факультета
«Транспортное строительство»,
командир ЗССО «Байкал» 1985 г.

Сергей ШКУРНИКОВ,
заведующий кафедрой
«Изыскания и проектирование
железных дорог»,
командир ЗССО «Байкал» 1983 г.

ЮБИЛЕЙ

ОТ ИСТОКОВ МОСТОСТРОЕНИЯ

Учебный год завершился в Петербургском государственном университете путей сообщения Императора Александра I важным для всей отрасли событием — 140-летием кафедры «Мосты».

В конце мая в ПГУПС прошла конференция «Новые технологии в мостостроении», посвященная этому юбилею.

— Среди участников конференции были представители власти, бизнеса, науки и образования. Все отмечают, что отрасль сегодня нуждается в специалистах как в проектировании, так и в обслуживании мостов, и еще раз подтвердили, что наша инженерная школа востребована, традиции нашего инженерного образования должны развиваться, именно поэтому мы подписали соглашения о сотрудничестве с ведущими проектными организациями, — говорит заведующий кафедрой «Мосты» Сергей Чижов.

Научная школа отечественного мостостроения окончательно сформировалась после организации в Институте инженеров путей сообщения императора Александра I в 1883 г. первой в России мостовой кафедры. Это событие стало естественным этапом в развитии инженерного образования: объемом знаний по мостам накапливался, и мостостроение складывалось в самостоятельную техническую дисциплину.

По проектам выпускников, профессоров и преподавателей университета сооружены мосты через все крупнейшие реки России, в том числе через Волгу, Амур, Енисей, Обь, Неву, Каму и другие. Академиком Георгием Петровичем Пердерием (1871–1953 гг.), одним из основателей отечественной научной школы мостостроения, был предложен творческий метод преподавания, ставший основным методом подготовки инженеров-мостостроителей. Заложенные выдающимися предшественниками традиции в настоящее время бережно сохраняются на кафедре «Мосты». Как и много лет назад, сегодня специалистами кафедры прово-



Научный студенческий коллектив с результатами работы по архитектурному моделированию

дятся научно-исследовательские работы в области разработки новых конструктивных решений пролетных строений мостов на скоростных и высокоскоростных магистралях; исследования динамического взаимодействия подвижного состава и искусственных сооружений. При этом ученые обращают внимание не только на эксплуатационные свойства, но и на архитектурную выразительность проектирующихся и строящихся мостов.

Естественно, что такому богатому на мосты городу, как Петербург, не обойтись без помощи специалистов — ученые кафедры большое внимание уделяют работам по повышению надежности старых мостов. За период существования кафедры «Мосты» ее коллектив принимал активное участие в проектировании, строительстве и реконструкции большого числа сооруже-

ний, в числе которых практически все мосты Санкт-Петербурга. Кафедра участвует в обследованиях и специальных наблюдениях за разводными мостами Санкт-Петербурга; в диагностике эксплуатируемых мостов Северо-Западного региона России.

2023 г. богат на праздники мостостроения: 120 лет назад в торжественной обстановке в присутствии Николая II и членов императорской фамилии был открыт один из величайших памятников инженерного искусства — Троицкий мост через Неву; 5 лет исполняется с момента ввода в эксплуатацию Крымского моста. Эти сооружения, связавшие эпохи исторического развития России традициями инженерного образования, построены питомцами ПГУПС.

Владимир ВОЛОДИН

ИМЯ БЕТАНКУРА НА КАРТЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Неразводной вантовый мост длиной более 100 метров, который соединяет Васильевский остров и Петроградскую сторону, один из самых современных мостов города на Неве, был назван в честь Бетанкура по инициативе ПГУПС.



Мост Бетанкура спроектирован АО «Институт «Стройпроект»», коллектив которого в значительной части состоит из выпускников Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I. Именно они единодушно поддержали идею ПГУПС. Администрация университета обратилась к руководству города с предложением присвоить мосту имя Августина де Бетанкура, первого ректора Института Корпуса инженеров путей сообщения, известного в Петербурге архитектора, строителя, инженера-механика XIX в.

Топонимическая комиссия на заседании 21 ноября 2017 г. поддержала это предложение. Имя великого инженера, ученого, государственного деятеля, организатора и первого ректора нашего университета, строителя первых мостов в Северной столице Августина Бетанкура теперь увековечено на карте Санкт-Петербурга.

У Моста Бетанкура есть две награды — специальная премия «Уникальный проект года» на конкурсе «Дороги России 2019» и первое место в номинации «Лучший проект инженерной и транспортной инфраструктуры» VII Международного профессионального конкурса Национального объединения изыскателей и проектировщиков.

Пресс-служба ПГУПС

НЕУГАСАЮЩАЯ ЛЮБОВЬ К ПРОФЕССИИ ИНЖЕНЕРА-МОСТОВИКА

Алексей ЖУРБИН, генеральный директор АО «Институт «Стройпроект»:

— От имени всех выпускников хочу поблагодарить коллектив Университета путей сообщения за бесценные знания и неугасающую любовь к профессии инженера-мостовика. Мои любимые профессора — подвижники, которые работают не ради корысти, а по душевным устремлениям, потому что работа — это их жизнь. Благодаря их ежедневному труду ПГУПС занимает ведущие позиции среди технических вузов страны, а мы — их ученики — успешно трудимся и создаем транспортную инфраструктуру современной России.

В 1983 году я закончил Ленинградский институт железнодорожного транспорта, факультет «Мосты и тоннели», по специальности инженер-строитель. Значительная часть моих коллег получила «билет в профессию» на этой кафедре. С благодарностью вспоминаю преподавателей кафедры мостов: профессора заведующего кафедрой Ю. М. Сильницкого, доцентов старшего поколения — А. В. Теплицкого, М. К. Никитина и наставников младшего в то время поколения — В. Н. Смирнова, Г. И. Богданова, Е. И. Иванова. Запомнился легендарный Л. В. Белецкий, заместитель декана факультета на протяжении 40 лет, который был строг к студентам, но справедлив.

Тема диплома у меня была «Железнодорожный виадук через горное ущелье». Дипломная работа была с «изюминкой». По совету руководителя моего дипломного проекта профессора Э. С. Карапетова я применил в конструкции виадука стальжелезобетонное пролетное строение



А. Журбин

с керамзитобетонной плитой. Эта была творческая работа, хотелось сделать ее профессионально и красиво. Получил я за нее четыре балла и очень расстроился — председатель экзаменационной комиссии задал мне вопрос про коэффициент трения между керамзитобетоном и сталью,

а я не помнил и не догадался попросить комиссию заглянуть в пояснительную записку... Оказалось, что это разрешается! Сейчас я много лет как председатель экзаменационной комиссии по специальности «Мосты» в Санкт-Петербургском государственном архитектурно-строительном

университете, но таких вопросов дипломникам не задаю.

Мы активно сотрудничаем с коллективом кафедры «Мосты» в проектировании, строительстве и реконструкции большого числа искусственных сооружений, включая практически все мосты Санкт-Петербурга.

Кроме того, в «Стройпроекте» ежегодно студенты профильных специальностей проходят производственную практику. Тот, кто совмещает учебу с работой и готовит диплом на тему, актуальную для организации, по окончании вуза уже имеет не только багаж университетских знаний, но и реальный опыт проектирования. Мы организуем предзащиту дипломных проектов, и наши специалисты консультируют студента по всем разделам выпускной работы. И уже традиционно почти все оценки на защите выпускных квалификационных работ — «отлично».

19 мая этого года мы заключили соглашение о сотрудничестве между АО «Институт «Стройпроект»» и ПГУПС о научно-техническом и индустриальном партнерстве в рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет 2030». Сотрудничество предусматривает предоставление инжиниринговых и консалтинговых услуг со стороны ПГУПС и научное сопровождение долгосрочных проектов. Наше партнерство направлено на обмен передовым опытом, новейшими достижениями науки и техники, а также на внедрение инновационных технологий в деятельность «Стройпроекта».

Уверен, что наше сотрудничество будет способствовать развитию инноваций и повышению качества наших проектов, а совместные усилия приведут к новым конструктивным и технологическим решениям для строительства мостов и искусственных сооружений.

ВЫПУСКНИК

Я ОСОЗНАННО ПОШЁЛ УЧИТЬСЯ ИНЖЕНЕРНОМУ ДЕЛУ

Интервью с начальником Горьковской железной дороги Сергеем Дорофеевским.

— СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ, ЗАВЕРШАЕТСЯ ОЧЕРЕДНОЙ УЧЕБНЫЙ ГОД В ПГУПСЕ, СКОРО В ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ, НА ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СТРАНЫ ВЫЙДУТ ВЫПУСКНИКИ ВАШЕЙ ALMA MATER. А ЧЕМ ПАМЯТНА ВАМ УЧЕБА В ВУЗЕ? ПОЧЕМУ ВЫ ПОШЛИ УЧИТЬСЯ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ?

— Учебу в университете вспоминаю достаточно часто. И когда сам учился, и когда там учились мои сын и дочь. Хорошие воспоминания о Великих Луках, где обучались первые один-два года иногородние студенты, поступившие на факультет «Управление процессами перевозок» (ныне — факультет «Управление перевозками и логистика»). Сейчас понимаешь глубокий смысл идеи руководства нашего вуза: организовать обучение ребят-целевиков в районном центре, где учебное здание находится рядом с общежитием. Это позволило нам качественно войти в вузовскую жизнь, спокойно и методично разобраться в новых учебных дисциплинах. Впоследствии, проживая в общежитии № 8, которое находится в Пушкине, мы каждый день ездили на занятия в Санкт-Петербург и обратно, вспоминая, что в Великих Луках успевали за 5–10 минут из своей комнаты добраться до учебной аудитории.

Почему я пошел учиться в железнодорожный университет? Кемь — это была важная железнодорожная станция на Мурманском ходу с локомотивным и паровозным депо. Железнодорожники в городе пользовались уважением, поэтому выпускники кемских школ получать профессию отправлялись либо в Петрозаводский колледж (ныне — филиал ПГУПС), либо в ПГУПС. Вот и я не стал исключением.

Учиться в вузе было нелегко, но интересно, много было новых сложных предметов. Хотя наша учеба пришлась на 1990-е годы и студентам, как никогда раньше приходилось искать способы заработать средства на пропитание. Многие из нас по ночам работали, осваивая железнодорожные профессии, особенно те, кто уже имел семью, но главная наша задача была учиться.

— СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ, А КТО ИЗ ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ ВАМ ЗАПОМНИЛСЯ?

— У нас были замечательные учителя в университете, профессионалы своего

дела. Мне и моим коллегам повезло, у нас преподавали замечательные люди: Владимир Иванович Бадах, Валерий Алексеевич Болотин, Юрий Рауфович Гисматуллин, Юрий Иванович Ефименко, Владимир Александрович Кудрявцев, Александр Михайлович Костроминов, Сергей Иванович Логинов, Олег Борисович Маликов, Виталий Семёнович Суходоев, Михаил Николаевич Тертеров. Многие из них нет уже в живых, но их лекции, их занятия я помню по сей день. И, конечно, важное значение имел для меня дипломный проект. Это квинтэссенция всего процесса обучения в вузе. И роль руководителя дипломного проекта в становлении студента вуза как инженера огромна. Моим руководителем был Пётр Кириллович Рыбин, тогда еще молодой ассистент кафедры «Железнодорожные станции и узлы», который в нашей учебной группе в течение полутора лет вел курсовое проектирование. Мы с ним работали над проектом реконструкции станции Кемь. Да, это моя родная станция. И проект получился отличный. Часть наших идей была реализована, когда я уже работал на этой станции. А с Петром Кирилловичем — теперь профессором кафедры и проректором университета — мы дружим до сих пор. Недавно мы с ним организовали очень серьезную научно-практическую конференцию, посвященную 160-летию Горьковской железной дороги, которая прошла в Нижнем Новгороде осенью 2022 г.

— КСТАТИ, ПЁТР КИРИЛЛОВИЧ СЧИТАЕТ ВАС ОДНИМ ИЗ ВЫДАЮЩИХСЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ РЖД, ОТМЕЧАЕТ, ЧТО ВЫ ПО ПРАВУ СТАЛИ РУКОВОДИТЕЛЕМ ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. ОН ТАКЖЕ ПОДЧЕРКИВАЕТ, ЧТО ВЫ ТРЕТИЙ ВЫПУСКНИК ПГУПС И ВТОРОЙ ВЫПУСКНИК ФАКУЛЬТЕТА «УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗКАМИ И ЛОГИСТИКА», ВОЗГЛАВИВШИЙ ГОРЬКОВСКУЮ ДОРОГУ. КАК УДАЛОСЬ ВАМ, МАЛЬЧИКУ ИЗ НЕБОЛЬШОГО КАРЕЛЬСКОГО ГОРОДКА КЕМЬ, ДОРАСТИ ДО ДОЛЖНОСТИ НАЧАЛЬНИКА ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ПЕРВЫХ И ВАЖНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СТРАНЫ?

— Поверьте, стать начальником — не самоцель, это огромное доверие к тебе людей, руководителей страны, отрасли, твоих коллег, твоих учителей. Главное, работать каждый день, работать во благо людей, честно и точно исполнять поставленные перед тобой



С. Дорофеевский

задачи и реализовывать планы на каждой должности, которую ты занимаешь.

Если рассматривать достижение должности начальника дороги как успех, то у него есть три составляющих: профессионализм, желание созидать и творить, вера в себя и своих коллег. Я осознанно пошел учиться инженерному делу в самый лучший транспортный университет страны. Закончив обучение, вернулся в Кемь. И начал свой профессиональный путь, как говорится, снизу, постепенно поднимаясь к должности начальника дороги. Больше четверти века отдано Октябрьской железной дороге. Именно там мне посчастливилось учиться у замечательных руководителей Олега Сергеевича Валинского, Геннадия Викторовича Верховых, Михаила Александровича Голдовского, Анатолия Александровича Зайцева, Валерия Ивановича Ковалёва, Геннадия Павловича Комарова, Анатолия Анисимовича Краснощёка, Вадима Николаевича Морозова, Виктора Васильевича Степова, Геннадия Матвеевича Фадеева.

Наверное, самые дорогие для меня события — это создание Единого диспетчерского центра и Октябрьской дирекции управления движением, первой такой дирекции на сети РЖД, и пуск в эксплуатацию крупнейшей в стране припортовой станции Лужская. Много сил и идей было вложено в реализацию

этих проектов. Но и сейчас на Горьковской железной дороге у нас реализуются многие в хорошем смысле этого слова амбициозные проекты. А какие удивительные горизонты для железной дороги раскрывает цифровизация! Это и глобальный контроль положения транспортных средств с обеспечением высоких скоростей и безопасности перевозок, содержание инфраструктуры и обеспечение безопасности движения и развитие гибкой логистики, и повсеместная автоматизация производственных и транспортных процессов.

— СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ, СЕЙЧАС ПЕРЕД МНОГИМИ МОЛОДЫМИ ЛЮДЬМИ, ЗАКОНЧИВШИМИ СРЕДНЮЮ ШКОЛУ ИЛИ СРЕДНЕЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ, СТОИТ ЗАДАЧА ВЫБОРА ДАЛЬНЕЙШЕГО ПУТИ. ЧТО ВЫ ИМ ПОЖЕЛАЕТЕ?

— Я бы пожелал им учиться! Учиться всю жизнь, познавать и открывать новые горизонты. Я в свое время выбрал путь инженера и первое в России высшее учебное заведение, которое готовило инженеров. Уверен, что тот, кто выберет этот же путь, получит не только уникальные знания, но и продолжит славные традиции инженеров-транспортников, традиции служения нашей великой Родине.

Елена НЕСТЕРОВА

БИБЛИОТЕКА

ПРЕВОСХОДНЕЙШИЕ СОЧИНЕНИЯ И ЖУРНАЛЫ

В приложении к Манифесту о создании Института Корпуса инженеров путей сообщения было сказано: «Библиотека должна заключать в себе превосходнейшие сочинения и журналы, до Инженерной науки относящиеся, равно как планы, карты и чертежи всех водяных и сухопутных сообщений». С 1809 г. ведет свое летоисчисление библиотека ПГУПС.

За время своего существования в библиотеке сложился фонд литературы, который представляет ценность не только для русской, но и для мировой культуры. Прежде всего это фонд рукописных изданий, который насчитывает свыше 1000 единиц хранения и включает подлинные проекты, чертежи, объяснительные записки, отчеты о зарубежных командировках преподавателей и питомцев института. В основном эти работы датируются XIX в. и по своей тематике относятся к строительству зданий, мостов, шоссейных и железных дорог. Число рукописей, относящихся к XVIII в., невелико, но среди них выделяются уникальные материалы по строительству Ладжоского канала.

Историческую ценность представляют материалы О. Монферрана по строительству Исаакиевского собора, Александровской колонны, рисунки Биржи и Соляного Буяна в Санкт-Петербурге Тома де Томона, папки с чертежами мостов П. Базена, подлинные чертежи первого постоянного моста через Неву С. Кербедза, а также небольшой, но известный далеко за пределами России фонд подлинных чертежей землечерпалок и моста через Малую Невку Августина Бетанкура, первого ректора института.

Из материалов по путям сообщений прежде всего стоит выделить заграничные отчеты инженеров П. П. Мельникова, Н. О. Крафта, С. В. Кербедза, которые обобщают опыт строительства железных дорог и мостов в Европе и Америке, материалы по строительству каналов и шоссе в России, также документы по строительству первых Российских железных дорог — «Дело Герстнера» (записки строителя первой железной дороги в России между С.-Петербургом и Царским Селом), Атлас Санкт-Петербурго-Московской железной дороги 1851 г.

Хранит библиотека и проекты предохранения Санкт-Петербурга от наводнения, среди них — проект фельдмаршала Б. Х. Миниха (1727 г.), П. Базена, В. Треттера. Безусловный интерес представляют записки профессора Института Корпуса инженеров путей сообщения Г. Ламе (1830 г.), обобщающие опыт железнодорожного строительства в Англии.

Библиотека с самого своего возникновения обеспечивала учебный процесс, поэтому сохранились учебники по всем дисциплинам, которые читались в институте. За многолетнюю историю создания фонда библиотеки в ней сформировался ряд коллекций.

Можно говорить о прекрасно подобранной коллекции по истории строительства и архитектуре мостов. В их число входят книги профессоров института Н. А. Белелюбского, Ф. И. Энрольда, Е. О. Патона, Г. П. Передерия, Л. Ф. Николаи.

Первая книга П. П. Мельникова «О железных дорогах» поступила в библиотеку в 1930-е гг. XIX в., и с тех пор библиотека покупала, принимала в дар книги по железнодорожному транспорту. В фонде представлены материалы почти по всем русским железным дорогам, многие из которых были получены в дар от питомцев института. За последние годы в библиотеку поступили интереснейшие книги: «История железных дорог России» в двух томах, созданная коллективом преподавателей университета, работы по строительству БАМа, железной дороги Котлас — Воркута и другие.

Пополняется коллекция книг, посвященная строительству и архитектуре Санкт-Петербурга. Библиотека хранит уникальные издания, среди них первое издание путеводителя по Санкт-Петербургу, составленное А. Богдановым, книга П. Н. Петрова по истории Санкт-Петербурга с момента его основания, альбом с редкими гравюрами, на которых представлены планы, профили, фасады Михайловского замка, 1799 г., редчайшая книга Н. О. Крафта «Ледяной дом».

В настоящее время начата работа по созданию баз данных по рукописным материалам, относящимся к Санкт-Петербургу, и по английской архитектуре XVII–XIX вв.

Журнальный фонд насчитывает свыше 200 000 экземпляров русской и иностранной периодики: «Журнал Министер-



© ПРЕДСЕДТЕЛЬ ПГУПС

ства путей сообщения», один из старейших технических журналов России, «Горный журнал», «Зодчий» с приложениями к нему, «Железнодорожное дело», «Инженер», труды Парижской школы мостов и дорог, журналы на английском, французском и немецком языках по гражданскому строительству, строительству и эксплуатации железных дорог.

К XXI столетию одна из старейших библиотек России имеет фонд свыше 1,3 млн экземпляров, 4 отдела обслуживания (научная библиотека, отдел учебной литературы, отдел общественно-политической литературы и отдел художественной литературы), отделы комплектования, научной обработки фондов, научно-библиографический отдел. Библиотека располагает электронным каталогом, тематическими базами данных. В компьютерном классе библиотеки работают студенты, аспиранты, сотрудники.

Ольга ЗАБАРИНА,
директор Научно-технической
библиотеки

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

НЕБО НАЧИНАЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ

Только на первый взгляд может показаться странным, что в 1920 г. первый факультет воздушных сообщений появился в первом железнодорожном институте страны. Инженеры начала XX в. не хотели ограничивать свою творческую мысль земными дорогами и реализовали мечту человечества подняться в небо. Многие выпускники факультета стали известными авиаторами и организаторами гражданского флота.

История российского воздухоплавания началась 30 июля 1803 г., когда генерал С. Л. Лавров поднялся в Санкт-Петербурге на воздушном шаре, который привез в Россию французский воздухоплаватель-изобретатель Андре-Жак Гарнерен.

Имена А. Ф. Можайского, Я. М. Гаккеля, Д. П. Григоровича, Н. Е. Жуковского, В. А. Лебедева, И. И. Сикорского широко известны. Но не только этим людям должна быть благодарна российская авиация. Каждый из них был знаком с ученым и популяризатором воздухоплавания, авиации и космонавтики Николаем Алексеевичем Рыниным.

Николай Рынин родился в Москве в 1877 г., получил прекрасное образование в классической гимназии, после окончания которой поступил в престижнейшее тогда высшее учебное заведение — Петербургский институт инженеров путей сообщения (ИИПС). «Пример некоторых моих старших товарищей, собственная моя склонность к путешествиям и путям сообщения и желание быть инженером, — вспоминал Рынин, — побудили меня поехать в Петербург и попытать счастья — поступить в этот институт».

Летом 1896 г. Н. А. Рынин успешно сдает конкурсные экзамены и зачисляется в ИИПС 60-м (по результатам экзаменов) из 224 студентов, принятых на первый курс.

Николай Алексеевич окончил институт третьим по успехам из 177 выпускников и поступил работать на Николаевскую железную дорогу. Одновременно он работал в ИИПС, в 1921 г. получил звание профессора, в течение нескольких лет занимал должность заведующего кафедрой начертательной геометрии.

Начало XX в. в России ознаменовалось активным увлечением воздухоплаванием. При высших учебных заведениях стали создаваться воздухоплавательные кружки. Среди пионеров этого начинания был Институт инженеров путей сообщения. В 1908 г. по просьбе студентов в институте были организованы лекции по воздухоплаванию и авиации и создан кружок для изучения воздухоплавания, в состав которого вошли студенты и преподаватели. Руководителем и почетным членом кружка стал Н. А. Рынин.

Весной 1909 г. в Петербурге на Коломняжском аэродроме была проведена Первая международная авиационная неделя, которая явилась мощным импульсом для развития отечественного воздухоплавания и авиации. Спортивным комитетом Всероссийского аэроклуба для организации и проведения соревнований были назначены комиссары из числа его членов, среди них был и Н. А. Рынин, который организовал из 13 студентов ИИПС группу выполнявших обязанности механиков и сигнальщиков.

В 1909 г., только приступив к чтению лекций по воздухоплаванию в институте, Н. А. Рынин начинает работать над фундаментальным учебным курсом — «Курс воздухоплавания» — классическим изложением теоретических основ метеорологии в приложении к воздухоплаванию. В этой книге впервые в отечественной литературе был подробно приведен обширный материал по аэрологии и аэростатике.

В этом же году Рыниным была создана одна из первых в России аэродинамических лабораторий с аэродинамической трубой. Здесь проводились уникальные исследования аэродинамических свойств различных поверхностей и решеток.

«Как-то раз зимой 1909–1910 гг. мне пришлось быть на популярной лекции по воздухоплаванию. И вот среди лекции, — вспоминал Николай Алексеевич, — докладчик бросил упрек тем лекторам, которые берутся с кафедры учить



Удостоверение пилота аэронавта-воздухоплателя Н. А. Рынина

людей воздухоплаванию, между тем как сами они никогда не летали. Этот упрек сильно задел меня... Несомненно, был только один выход: научиться летать самому». В декабре 1909 г. Всероссийский аэроклуб вступил в Международную аэронавтическую федерацию, согласно ее правилам получить диплом пилота можно было, совершив не менее пяти полетов (один из них обязательно должен был быть ночным).

В первом полете Н. А. Рынин поднялся со двора газового завода на Обводном канале и скоро достиг высоты 1 050 м. Второй полет он совершил 1 августа 1910 г. на воздушном шаре «Треугольник» с пилотом В. В. Кузнецовым. Во время третьего полета, 8 августа 1910 г., на воздушном шаре «Василий Корн» Рынин уже выполнял обязанности помощника пилота Кузнецова. Четвертым был ночной перелет из Петербурга в Финляндию. 23 августа 1910 г. Николай Алексеевич в пятый раз поднимается в воздух и получает звание пилота-аэронавта и удостоверение № 3 (номер удостоверения указывал очередность его получения по списку гражданских пилотов России).

В сентябре 1910 г. в Петербурге состоялся Всероссийский праздник воздухоплавания, во время которого Рынин совершил три полета на аэростате «Василий Корн». В телеграмме директору Института инженеров путей сообщения аэронавты написали: «После девятинадчатичасового полета опустились в Финляндии у деревни Эллога в 35 верстах восточнее станции Вяртсиля к северу от Ладоги. Установили всероссийский рекорд высоты 6 350 м. Подполковник Генерального штаба Одинцов, инженер путей сообщения Рынин».

А 25 июня 1911 г. Рынин уже сдавал экзамен на право управления аэропланом. Он совершает пять учебных полетов на управляемых дирижаблях и успешно сдает экзамены на право управления дирижаблем, выполняет пробные самостоятельные полеты и получает удостоверение № 1 пилота-аэронавта дирижабля.

В начале 1914 г. Игорь Сикорский совершает полет над Петербургом на самом крупном в мире на тот момент аэроплане «Илья Муромец» и по просьбе Рынина снижается до 500 м над зданиями Института инженеров путей сообщения, сделав несколько кругов. Николай Алексеевич, показав Сикорскому родной институт и свою аэромеханическую лабораторию, с гордостью отметил: «...эта лаборатория будет рассадником инженеров новых воздушных путей сообщения».

Весной 1914 г., накануне вступления России в Первую мировую войну, Н. А. Рынин публикует статью, в которой рассматривает роль воздушных путей сообщения в военных действиях. Он указывает на необходимость строительства в России аэропланов, аэродромов, создания средств сигнализации, связи и ор-



Приложение к журналу «Вестник земли»

ганизации обороны против воздушного нападения.

Николай Алексеевич предвидел большое стратегическое и тактическое значение авиации в войне, заключающееся в возможности быстрого и неожиданного нападения на противника, проведения дальней и ближней разведки, корректировки артиллерийской стрельбы, быстрой и экстренной перевозки людей, грузов и почты, особенно в тех районах, где невозможно организовать сухопутное и водное сообщение.

Многие выпускники Петербургского института инженеров путей сообщения — участники кружка воздухоплателей — ушли добровольцами на фронт в летные подразделения Российской армии.

В 1917 г. выходит из печати фундаментальный научный труд Н. А. Рынина «Теория авиации», содержащий курс лекций, которые он читал в 1916 г. в ИИПСе и школе авиации при Всероссийском аэроклубе.

Создав в 1920 г. факультет воздушных сообщений в Институте инженеров путей сообщения, Николай Алексеевич целиком переключается на научную деятельность в области изыскания, проектирования, строительства и исследования экономической эффективности авиатранспорта. Многие выпускники факультета стали известными авиаторами и организаторами гражданского флота нашей страны. На базе этого факультета в 1930 г. были созданы Ленинградский институт инженеров гражданского воздушного флота (ныне Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации) и Военно-воздушная академия Можайского (ныне Военно-космическая академия имени А. Ф. Можайского).

В 1921 г. в статье «Воздушные сообщения России» профессор Рынин сформулировал основные требования к проектированию аэролиний и предложил проект общей сети воздушных сообщений в стране, состоящей из 21 аэролинии, которые соединяли между собой главные административные и промышленные центры (Петроград — Владивосток, Петроград — Ташкент, Москва — Астрахань, Киев — Бухара, Мурманск — Одесса и другие).

19 мая 1923 г. Совет по гражданской авиации при Главвоздухофлоте одобрил предложение Н. А. Рынина об организации воздушного сообщения Петроград — Владивосток. В 1922 г. в статье «Аэротранспорт и его значение для России» он пишет: «Задача экономического аэротранспорта заключается в том, чтобы выбирать такую дальность полета аэроплана без спуска, чтобы он с наибольшей выгодой для аэролинии и для потребителя привез данный груз в наиболее короткое время».

Рынин приходит к выводу, что в России имеются благоприятные условия для широкого развития воздушных сообщений: «...громадные пространства, возможность быстрой организации аэротранспорта, равнинный характер большей части ее территории — все это заставляет думать, что в недалеком будущем над нею будет проложена сеть аэролиний...».

Итогом педагогической и научной деятельности Рынина в области авиатранспорта явился классический учебный курс «Проектирование воздушных сообщений». Он был рекомендован Управлением учебных заведений Аэрофлота в качестве основного учебника для студентов втузов гражданского воздушного флота, а также предназначался для научных работников и инженеров, занимающихся вопросами авиатранспорта.

В 1928 г. при участии Н. А. Рынина в Петербургском институте инженеров путей сообщения была организована Секция межпланетных сообщений.

— Я убедился, — пишет Н. А. Рынин, вспоминая первые шаги авиации, — что человек уже стоит на верном пути к покорению воздушного океана, что дело авиации — это дело ближайшего будущего, дело интересное, которому можно отдаться целиком.

Научное наследие Николая Алексеевича состоит в колоссальной работе: публикации о развитии отечественной авиации и воздушных сообщений, которые включали такие важнейшие и актуальные теоретические и практические вопросы, как изыскание и проектирование аэролиний, экономика и эксплуатация воздушного транспорта, графики работ аэропортов и исследование метеорологических условий трасс, составление библиографий по различным разделам воздухоплавания, авиации и воздушных сообщений, по гелиокоптерам, орнитокоптерам, ортоптерам, аэросъемке, реактивным снарядам в авиации и передаче энергии на расстоянии.

Всего за 40 лет активной научной деятельности Николай Рынин написал 268 книг, из которых почти две сотни посвятил вопросам воздухоплавания и освоения космоса. Вершиной этой работы стали девять выпусков работы «Межпланетные сообщения: воспоминания о грядущем», которую называют первой в истории космической энциклопедией.

В 1970 г. имя Рынина получил один из кратеров на обратной, невидимой с Земли стороне Луны.

Члены Патриотического клуба ПГУПС поставили перед собой задачу — доказать, что Россия была и остается одной из ведущих держав в воздухоплавании и авиации и посвятить свое исследование 100-летию гражданской авиации страны, а также собрать для музея университета совместно с Российским географическим обществом информацию о выпускниках и преподавателях вуза — покорителях Шестого океана.

Игорь КИСЕЛЁВ,
 профессор кафедры «История,
 философия, политология, социология»

НОВОСТИ

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ОТТАЧИВАЕТСЯ НА ОЛИМПИАДАХ

27 июня в Санкт-Петербургском техникуме железнодорожного транспорта — структурном подразделении ПГУПС — на отделении Движения прошел I этап олимпиады «Организация и безопасность движения», посвященной замечательному педагогу Марии Семёновне Боровиковой.



Человек живет столько, сколько хранится память о нем. Имя Марии Семёновны Боровиковой вписано золотыми буквами в историю нашего техникума. Она относится к тем людям, которые сыграли, без преувеличения, большую роль в подготовке специалистов для железнодорожного транспорта, в воспитании интеллигентов — людей с развитым интеллектом, высокой моралью и культурой поведения.

Основным условием организации движения для бесперебойной работы железнодорожного транспорта является соблюдение беспрепятственного и безопасного следования поездов. Вот и сегодня от слаженной работы команд зависит качество работы железнодорожной станции. Четыре команды по четыре человека организовывали работу на каждой из четырех железнодорожных станций. Жюри оценивало правильность и скорость выполнения заданий.

СТУДЕНТЫ НА ЮБИЛЕЕ МАЛОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

1 июня в Международный день защиты детей студенты техникума и участники технического кружка «Движенец» стали гостями открытия 75-го юбилейного сезона на Малой Октябрьской детской железной дороге.

Обучающиеся техникума приняли участие в развлекательных программах, мастер-классах и воркшопах, которые были организованы Октябрьской железной дорогой. Гости праздника также посетили концерт, который подготовили детские вокальные и танцевальные коллективы. По окончании торжественного мероприятия студенты совершили первый рейс на поезде «Сказка» от станции «Детскоельская» до музея Детских железных дорог.



ПРОФЕССИОНАЛИТЕТ

СОЗВЕЗДИЕ ПГУПС: ФИЛИАЛЬНАЯ СЕТЬ



В Ярославском филиале ПГУПС студенты специальности «Техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования» сдают демонстрационный экзамен

Филиальная сеть ПГУПС представлена филиалами и структурными подразделениями в зонах действия железных дорог — филиалов ОАО «РЖД». Это Брянский, Калужский, Курский, Орловский и Рязанский филиалы, Ожерельевский железнодорожный колледж, Узловский железнодорожный техникум на Московской железной дороге. С Октябрьской железной дорогой связаны Санкт-Петербургский техникум железнодорожного транспорта, Великолукский и Петрозаводский филиалы. Северная железная дорога объединяет Ярославский филиал, Вологодский и Ухтинский техникумы железнодорожного транспорта.

В 15 из этих учебных заведений готовят специалистов среднего звена (в том числе в Ярославском и Великолукском филиалах ПГУПС реализуется обучение по образовательным программам высшего образования). Такая расширенная география позволяет концентрировать ресурсы всех участников образовательных отношений на достижении лидерских позиций филиальной сети в целом.

Всего в филиальной сети ПГУПС на очной и заочной формах учатся 11 496 человек, в том числе на коммерческой основе 3 470 человек (30,2 %), 12,9 % обучаются по целевым направлениям ОАО «РЖД» и предприятий региона.

Для качественной подготовки обучающихся по образовательным программам среднего профессионального образования в филиалах и структурных подразделениях ПГУПС организованы, оснащены и введены в эксплуатацию площадки для аккредитации студентов выпускных групп, а также аккредитационные центры. В создании площадок принимают активное участие предприятия-работодатели.

В 2022 г. демонстрационный экзамен по стандартам Ворлдскиллс Россия сдали более 900 студентов филиалов и структурных подразделений ПГУПС, средний балл по итогам сдачи демонстрационного экзамена составил 4,4.

В рамках деловой программы финала X Национального чемпионата «Молодые профессионалы» состоялось торжественное награждение представителей образовательных организаций по итогам внедрения и проведения демонстрационных экзаменов. Санкт-Петербургский техникум железнодорожного транспорта ПГУПС вошел в топ-10 федеральных образовательных организаций — лидеров по проведению демонстрационного экзамена.

В целях дальнейшей реализации Программы взаимодействия ОАО «РЖД» с университетскими комплексами, программы развития учебных заведений, филиалов и структурных подразделений ПГУПС Калужский, Орловский, Узловский, Петрозаводский и Курский филиалы подписали соглашения различной направленности в рамках взаимодействия с ОАО «РЖД».

Цель соглашений — качественная подготовка специалистов со средним профессиональным образованием и удовлетворение потребности железнодорожной отрасли в высококвалифицированных специалистах. Соглашение включает мониторинг потребности в кадрах в структурных подразделениях Северной, Октябрьской и Московской железных дорог, организацию совместной комплексной профориентационной работы, модернизацию учебно-материальной базы филиалов, повышение квалификации преподавателей на базе структурных подразделений дорог, участие руководителей и сотрудников предприятий «РЖД» в конференциях, круглых столах, лекциях, проводимых в учебных заведениях.

Обучающиеся филиалов и структурных подразделений ПГУПС активно участвуют во всероссийских предметных олимпиадах, в олимпиадах и конкурсах профессионального мастерства, проводимых на площадках учебных заведений Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдора), конкурсах дипломных проектов. Во всероссийских предметных олимпиадах показали свое мастерство свыше 560 обучающихся филиалов и структурных подразделений ПГУПС.

На базе филиала в Ярославле создается образовательно-производственный кластер в рамках федерального проекта «Профессионалитет», в создании которого участвуют Ярославский филиал ПГУПС, Северная железная дорога и Департамент образования Ярославской области.

По итогам 2022 г. Ярославский кластер выполнил все мероприятия программы на этот год. Здесь реализуются четыре новые гибкие практико-ориентированные образовательные программы профессионалитета: строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство, электроснабжение (по отраслям), техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог, автоматика и телемеханика на транспорте (железнодорожном транспорте). Обучающиеся на базе основного общего образования, а это более 300 человек, до 2024 г. получают 12 рабочих профессий и будут трудоустроены на предприятия ОАО «РЖД». Каждая программа предусматривает освоение трех рабочих профессий и реализацию дисциплин по получению компетенций для цифровой экономики. За счет средств гранта (100 млн рублей) и собственных внебюджетных средств созданы 16 новых лабораторий и мастерских, оснащенных современным оборудованием, тренажерными комплексами, максимально интегрирующими производственный процесс в образовательный. За счет средств работодателей в 2022 г. отремонтированы и оснащены корпоративные брендированные коворкинговая зона и специализированная лекционная аудитория ОАО «РЖД», создана новая

лаборатория для отработки трудовых действий монтера пути.

В апреле 2023 г. филиальная сеть ПГУПС успешно представила себя на Всероссийском конкурсе «Молодые профессионалы железных дорог», который проводился на восьми площадках образовательных организаций, подведомственных Росжелдору, по восьми железнодорожным компетенциям. В конкурсе приняли участие свыше 100 студентов. Оценивали конкурсантов аттестованные эксперты компании ОАО «РЖД» и учебных заведений. По итогам состязания представители филиальной сети ПГУПС заняли 13 призовых мест.

В июне 2023 г. были объявлены итоги смотра-конкурса «Курская дуга — страницы вечной памяти», проводимого для студентов образовательных организаций среднего профессионального образования государственными университетами путей сообщения. На смотр-конкурс было представлено 10 проектов студентов филиалов и структурных подразделений среднего профессионального образования в двух номинациях: «Проектная работа» и «Творческий номер». Семь проектов вошли в тройку призовых мест.

Впервые в истории железнодорожного среднего профессионального образования России выпускники Санкт-Петербургского техникума железнодорожного транспорта, обучающиеся по программе «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (электроподвижной состав)», прошли испытания в Государственном надзоре в области железнодорожного транспорта и получили права управления подвижным составом. Екатерина Баранова стала первой девушкой-выпускницей, которая освоила рабочую профессию «помощник машиниста».

В июне 2023 г. стартовал Открытый чемпионат Центральной дирекции инфраструктуры с присутствием руководителей структурных подразделений компании ОАО «РЖД». Чемпионат проводился по двум номинациям: «Лучшая бригада монтеров пути» и «Лучшая бригада электромонтеров СЦБ». В состязаниях участвовали около 100 обучающихся техникумов и колледжей железнодорожного транспорта — филиалов государственных университетов путей сообщения из Брянска, Воронежа, Екатеринбурга, Курска, Ожерелья, Смоленска, Санкт-Петербурга и Ярославля, а также курсанты Военного института (инженерно-технического) и Военного института железнодорожных войск и военных сообщений Военной академии материально-технического обеспечения имени генерала армии А. В. Хрулёва.

В 2023 г. филиальная сеть ПГУПС вошла в движение «Профессионалы» и провела на своих площадках региональные этапы соревнований по разным компетенциям.

Елена ПАНЮШКИНА,
начальник управления
по работе с филиалами

ВУЗ — ПРЕДПРИЯТИЕ

КОМАНДЫ БУДУЩИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ СОРЕВНОВАЛИСЬ НА УЧЕБНОМ ПОЛИГОНЕ

1–2 июня на базе Санкт-Петербургского техникума железнодорожного транспорта прошел Открытый чемпионат Центральной дирекции инфраструктуры (ЦДИ).

В соревнованиях участвовали более 100 учащихся техникумов и колледжей железнодорожного транспорта — филиалов государственных университетов путей сообщения из Брянска, Воронежа, Екатеринбург, Курска, Ожерелья, Смоленска, Санкт-Петербурга и Ярославля, а также курсанты Военного института (инженерно-технического) Военной академии материально-технического обеспечения имени генерала армии А. В. Хрулёва и Военного института железнодорожных войск и военных сообщений Военной академии материально-технического обеспечения имени генерала армии А. В. Хрулёва.

Чемпионат проводился по двум номинациям: «Лучшая бригада монтеров пути» и «Лучшая бригада электромонтеров СЦБ».

Квалифицированные и сертифицированные эксперты, в том числе сотрудники Октябрьской дирекции инфраструктуры, внимательно и требовательно следили за действиями соревнующихся.

Первый день, прошедший в Санкт-Петербургском техникуме железнодорожного транспорта — структурном подразделении ПГУПС, был посвящен проверке знания теории и тренировкам перед практическим блоком испытаний.

Во второй день участники чемпионата соревновались на учебном железнодорожном полигоне, расположенном на геолого-геодезической базе ПГУПС. Здесь для конкурсантов подготовили участки железнодорожного пути, на которых будущие монтеры показывали свои практические навыки.

Бригада электромонтеров СЦБ должна была сделать следующее: проверку на стрелочных переводах, оборудованных электроприводами, смену ламп линзовых светофоров, измерение напряжения на лампах светофоров, а еще они производили техническое обслуживание и диагностику действия устройств автоматики на переездах с полуавтоматическими шлаббаумами, ревизию состояния путевых ящиков, стыковых соединителей и перемычек.

Команды участников в номинации «Лучшая бригада монтеров пути» выполняли работы по одиночной смене стыковых накладок, переборке изолирующего стыка, осуществляли регулировку стыковых зазоров на скреплении КД, смену деревянной шпалы на смешанном скреплении, определяли состояние конструкции верхнего строения железнодорожного пути.

По окончании второго дня чемпионата состоялось торжественное награждение победителей и призеров. Ко всем участникам, гостям и экспертам с приветственным словом обратились ректор ПГУПС Александр Паньчев, заместитель начальника ЦДИ по кадрам и социальным вопросам Дмитрий Горлевский и начальник Военного института железнодорожных войск и военных сообщений Военной академии материально-технического обеспечения имени генерала армии А. В. Хрулёва Игорь Горяинов.

Ректор университета поблагодарил заместителя генерального директора ОАО «РЖД» — начальника ЦДИ Евгения Шевцова за помощь в организации работы учебного железнодорожного полигона университета и проведении II Открытого чемпионата ЦДИ. Александр Юрьевич отметил, что вуз и компания успешно продвигаются в решении вопросов совершенствования практической подготовки обучающихся, формирования профессиональных навыков и их применения в будущей карьере.

Все участники, призеры и победители были награждены дипломами ПГУПС, благодарственными письмами и подарками от Центральной дирекции инфраструктуры.

Итоги II Открытого чемпионата Центральной дирекции инфраструктуры следующие:

В номинации «Лучшая бригада монтеров пути» первое место завоевали команда Санкт-Петербургского техникума железнодорожного транспорта и коман-



да Военного института железнодорожных войск и военных сообщений Военной академии материально-технического обеспечения имени генерала армии А. В. Хрулёва. Второе место у Брянского филиала ПГУПС, третье — у Воронежского филиала Ростовского государственного университета путей сообщения (РГУПС).

В номинации «Лучшая бригада электромонтеров СЦБ» первое место завоевали команды Воронежского филиала РГУПС и Военного института железнодорожных войск и военных сообщений Военной академии материально-технического обеспечения имени генерала армии А. В. Хрулёва. Второе место у Санкт-Петербургского техникума железнодорожного транспорта и Узловского

железнодорожного техникума — филиала ПГУПС. Третье место делят Калужский филиал ПГУПС и Колледж железнодорожного транспорта Уральского государственного университета путей сообщения.

Начальник Военного института железнодорожных войск и военных сообщений Военной академии материально-технического обеспечения имени генерала армии А. В. Хрулёва Игорь Горяинов вручил ректору Александру Паньчеву благодарственное письмо за качественную организацию и проведение чемпионата.

Пётр РЫБИН,
проректор по воспитательной работе
и связям с производством

ВЫПУСКНИК

СТУДЕНТЫ — СПЕЦИАЛИСТЫ НОВОЙ ФОРМАЦИИ

О том, как предприятию и вузу развивать взаимовыгодное сотрудничество, рассказывает управляющий директор АО «Ростерминалуголь» Артур Седов:

— АО «Ростерминалуголь» на постоянной основе сотрудничает с университетом, оказывая поддержку в учебном процессе и научной деятельности, помогая студентам на практике изучать принципы реализации производственных процессов на стыке отраслей. «Ростерминалуголь» выступает постоянным партнером Международной научно-практической конференции «Развитие инфраструктуры и логистических технологий в транспортных системах», организатором которой является ПГУПС. Ежегодно представители компании входят в состав Государственной экзаменационной комиссии университета.

Мы видим огромный потенциал, которым обладают студенты университета. По сути — они специалисты новой формации, способные к самообразованию, ориентированные на творческий подход к делу, обладающие высокой культурой мышления.

С недавних пор мы активно привлекаем студентов вуза к подготовке дипломных работ, которые затрагивают аспекты взаимодействия инфраструктур порта и припортовых станций. Например, в 2022 году один из дипломов был посвящен разработке вариантов взаимодействия специализированного угольного терминала и железнодорожного парка «Северный», входящего в состав станции «Лужская». Теоретические предположения, описанные в работе, недалеки от истины. Многие из них уже показали свою эффективность на практике.

Сотрудничество бизнеса и образовательных учреждений должно способствовать появлению на предприятиях подго-



А. Седов принимает участие в работе Государственной экзаменационной комиссии ПГУПС по специальности «Эксплуатация железных дорог», специализация «Транспортный бизнес и логистика»

товленных кадров, снижению финансовой нагрузки на переподготовку выпускников вузов, удержанию молодых специалистов в регионах. В стивидорной отрасли наблюдается кадровый голод: в Ленинградской области открыты свыше 40 тысяч вакансий, из них только на долю Кингисеппского района приходится более 28 тысяч. Требуются квалифицированные рабочие на производство, транспорт, в строительство, а также рабочие родственных профессий.

В то же время для подготовки профильных специалистов у нас успешно применяется институт наставничества. Сегодня в специализированном угольном терминале трудятся более 20 высококлассных профессионалов-наставников, которые, наряду с выполнением своих непосредственных обязанностей, исполняют важную добровольную миссию — адаптируют новых сотрудников компании к условиям работы, помогают им проявить себя в профессии. Кроме того, компания проводит ряд профориентационных мероприятий, нацеленных на возвращение престижа рабочим профессиям. В частности, традиционно организует экскурсии для школьников в рамках всероссийской акции «Неделя без турникетов».

Ренат ЗАЙНУТДИНОВ

НОВОСТИ

БУДЕМ ЕЗДИТЬ НА МАГНИТАХ

Проект студента факультета транспортных и энергетических систем ПГУПС Даниила Тарицына по разработке инновационных магнитных передач вместо традиционных механических стал одним из победителей конкурса «Студенческий стартап».

Механические передачи присутствуют практически во всех механизмах — от велосипеда и стиральной машины до электровозов и паровых турбин. Передачи могут быть зубчатые, цепные, ременные, и у всех есть один недостаток — трение снижает их эффективность, повышает износ, приводит к вибрации и шуму.

Сократить до минимума физическое взаимодействие деталей — одно из важных направлений современной инженерной мысли. Меньше трение — меньше износ, а значит, надежнее и долговечнее сам механизм. Для решения этой задачи в механических передачах Данил вместе с коллегами решили использовать постоянные магниты.

— Проще всего объяснить, как это работает, если представить, что вместо зубцов на вращающихся частях механизма мы располагаем магниты. За счет взаимного притяжения «северного» и «южного» полюсов возникает сила, которая без физического контакта «связывает» детали между



собой. Этого достаточно, чтобы передать крутящий момент большой мощности, — рассказывает Данил.

Технология предполагает использование так называемых неодимовых магнитов из сплава неодима, бора и железа. У них высокая сила магнитного поля, и они способны сохранять магнетизм долгие годы. Подобные свойства позволяют создать компактное сцепление, которое удобно применять там, где требуется включение или выключение на ходу, а также там, где нежелательно или неудобно применять смазку.

Пока технология обкатывается на вспомогательных механизмах — компрессорах и вентиляторах, однако впереди у нее большие перспективы. Одним из первых заказчиков обещают стать Российские железные дороги: рассмотрение проекта в локомотивном подразделении уже ведется.

И всё же идея стартапа — в массовом внедрении. Выгоды такой технологии очевидны, подсчитал Данил.

— Передача может быть применена в приводе электровозов и электричек, но основной коммерческий эффект — в переносе технологии на наземный транспорт. Речь о грузовиках, автобусах и даже обычных автомобилях. На первом этапе мы не предполагаем собирать сами детали, а будем готовить по заказу клиента документацию, готовую для передачи на завод. Позже хотим сделать свое производство, — говорит автор проекта.

Грант, полученный на конкурсе «Студенческий стартап», пошел на проектирование работоспособного варианта конструкции магнитной передачи. В настоящее время завершается изготовление модели трансмиссии для экспериментального исследования.

Оператором конкурса «Студенческий стартап» является Фонд содействия инновациям. Конкурс запущен для развития предпринимательских компетенций среди студентов и проводится в рамках федерального проекта «Платформа университетского технологического предпринимательства».

Елена НЕСТЕРОВА

МОЛОДЁЖЬ. НАУКА. ТВОРЧЕСТВО

ИНЖЕНЕРНАЯ ИДЕЯ СТАНОВИТСЯ НАУКОЁМКИМ БИЗНЕСОМ

Инженерное предпринимательство для России идея совсем не новая, а для нашего университета — это школа, которой более 200 лет, это лучшие предпринимательские практики, самые известные инженеры, проектировщики и конструкторы российской транспортной отрасли.

Первая инженерная школа в Российской империи — это не только железные дороги, но и, например, водяной знак — защита денежных бумажных ассигнаций, строительство первого печатного двора, решения, связанные с культурой и искусством, стоящие на инженерном фундаменте.

Сегодня в университете создан и реализуется инновационный образовательный проект «Школа инженерного предпринимательства» (ШИП). Это прежде всего научно-образовательная среда для подготовки специалистов, способных генерировать идеи, превращать их в инженерные задачи, а потом коммерциализировать. Все три составляющие этого процесса невероятно сложные сами по себе, и их объединение в один стартап увеличивает сложность в разы. Поэтому создание команды, способной оценить рыночную перспективу нового продукта, организовать научные и опытно-конструкторские работы, производство и продажу, является важнейшей задачей нашей школы.

Мы готовим наших студентов к оптимальному решению инженерно-технических задач, связанных с созданием новой наукоемкой продукции, которая сочетает качество, стоимость, сроки исполнения, конкурентоспособность и экологическую безопасность.

Преемственность инженерной школы Бетанкура начинается с формирования предпринимательской культуры, а дальше идет освоение техник генерирования идей, изучение практик разработки и реализации бизнес-проектов; приобретение навыков работы в междисциплинарных проектных командах; вхождение в среду инновационного предпринимательства.

Конечно, среда инженерного предпринимательства невозможна без научных школ ведущих специалистов университета, именно они объединяют студентов, консультируют на всех этапах решения задач, готовят к созданию нового продукта. Это самые известные в отрасли инженерные школы, занимающиеся подвижным составом железных дорог, электрическим транспортом, локомотивами, телекоммуникационными и радиотехническими системами на железнодорожном транспорте, автоматикой и телемеханикой и многим другим.

Два года работы ШИП показали важность формирования «сквозных» междисциплинарных компетенций в обучении наших студентов. Прежде всего это цифровое моделирование, BIM-технологии, BigData и бизнес-аналитика; искусственный интеллект; Blockchain; информационная безопасность, облачные технологии, технологии виртуальной и дополненной реальности, гибкие технологии в управлении. С другой стороны, мы рассчитываем на синергетический эффект наших стартапов за счет объединения собственных интеллектуальных и материальных ресурсов, а также привлечения всех форм поддержки отрасли, государства и бизнеса.

И, конечно, сегодня продукт невозможно вывести на рынок без обоснования его экономической эффективности. Это знания организации бизнеса, маркетингового исследования, определения стоимости проекта и будущего продукта, привлечение инвестиций в его разработку и производство и множество управленческих и экономических решений, сопровождающих стартап. Именно поэтому организация и управление работой школы инженерного предпринимательства ведется на кафедре «Экономика транспорта», где практикам экономических обоснований инженерных решений более 90 лет.

ПГУПС прежде всего транспортный вуз. Поэтому основными направлениями подготовки в ШИП являются «транспорт будущего», «политранспортные системы», «искусственный интеллект», «цифровые решения на транспорте», «инжиниринг транспорта технологий». Здесь важны не только разработка принципиально новых наукоемких продуктов, но и технические и технологические улучшения уже существующих процессов, конструкций и технологий.



Презентация проекта ШИП

Источник идей в нашей инженерной школе — научные работы аспирантов и молодых ученых, прошедшие научную апробацию на международных и всероссийских конкурсах, среди которых выделяется фестиваль «Неделя науки». В его рамках проходят Всероссийская научно-техническая конференция студентов, аспирантов и молодых ученых «Транспорт: проблемы, идеи, перспективы», национальная конференция «Перспективы будущего в образовательном процессе», Конкурс студенческих научных грантов. Ежегодно в фестивале принимают участие более 2 000 человек из ПГУПС и других транспортных вузов России.

Результаты наших исследований всегда были востребованы отраслью, но проблема состояла в том, что мы передавали наш интеллектуальный продукт в собственность заказчика или покупателя. Так была организована практика заказных научно-исследовательских (НИР) и опытно-конструкторских работ. Сегодня мы пытаемся ситуацию изменить. Инженерная идея должна стать именно в стенах университета стартапом — маленьким наукоемким бизнесом! А дальше мы можем выходить на рынок с готовым продуктом, стоимость которого многократно превышает стоимость НИР, заказываемого транспортным бизнесом.

С этой целью мы активно сотрудничаем не только с отраслевыми компаниями, но и с Российским союзом промышленников и предпринимателей (РСПП). В конце 2022 г. эту практику закрепили на организованной в рамках Бетанкуровского форума конференции «Инженерное предпринимательство: новые решения на транспорте и в логистике». При этом наши стартапы мы показали на площадке XVII Международного форума — выставке TRANSTEC «Технологии мобильности логистики в системе международных транспортных коридоров» при поддержке Евразийской экономической комиссии, Министерства транспорта РФ, Российского союза промышленников и предпринимателей. Именно такая кооперация с бизнесом является отправной точкой любого стартапа, поскольку она формирует реальное представление об инновациях и их превращении в деньги.

Сегодня партнерами ШИП мы можем назвать заместителя председателя Комитета по международному сотрудничеству, председателя подкомитета по транспорту и логистике Комитета РСПП по международному сотрудничеству Олега Дунаева, заместителя директора Центра развития и поддержки предпринимательства Янину Рычкову, ученых Высшей школы бизнес-инжиниринга Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого, а также руководителей и специалистов ОАО «РЖД».

Развитие инженерного предпринимательства в университете имеет серьезный потенциал. Однако любое развитие связано с обеспеченной финансированием материально-лабораторной базой, исследовательской аппаратурой, специалистами, готовыми к реализации стартапов как определенных организационных форм бизнеса. Нам нужна существенная поддержка отрасли именно в части готовности купить созданный, эконо-

мически эффективный инженерный продукт. Это не только гранты и целевое финансирование разработок. Нужны налоговые льготы вузам, занимающимся созданием инновационных продуктов, налоговые преференции организациям, покупающим подобные продукты, площадки организационного обеспечения нового стартапа и его сопровождения.

Конечно, самым главным результатом работы ШИП являются реально созданные стартапы. Мы показываем уже разработанные проекты и постоянно готовим новые.

«Разработка регулируемой коаксиальной тяговой передачи на основе постоянных магнитов» (Михаил Михайлов, Данил Орлов, Андрей Соловьёв, Данил Тарицын, кафедра «Локомотивы и локомотивное хозяйство»). Цель: совершенствование технико-экономических показателей машин и механизмов и эффективности машинного производства за счет применения магнитных бесконтактных передач. Можно разработать магнитную передачу как для личного автомобиля, так и для локомотива. Решается проблема механического износа, шума, вибрации, потерь КПД на трение в передаточных механизмах. Таким образом, внедрение данного типа передач позволит всем, кто эксплуатирует различные механические устройства — от личного автомобиля до локомотивов, — повысить технико-экономические показатели своих устройств. Наиболее актуально данное решение будет для колесного транспорта.

«Модернизация системы впрыска топлива маневровых локомотивов, эксплуатируемых на железных дорогах Монголии и Кубы» (Василий Сулейманов, Пила Гарсия, Бямбадорж Галбадрах, Артеага Альварес, кафедра «Локомотивы и локомотивное хозяйство»). Угол опережения подачи топлива постоянен, так как зависит от профиля кулачка распределительного вала, а число оборотов коленчатого вала на каждой позиции контроллера отличается, из-за чего на некоторых позициях нецелесообразно тратится топливо. Этой проблемы можно избежать с электронной системой управления впрыском топлива, где задается необходимый оптимальный угол опережения подачи топлива для каждой позиции контроллера машиниста. С точки зрения расхода дизельного топлива модернизация старых тепловозов является более экономичной в сравнении с приобретением нового локомотивного парка.

«Система распознавания лиц — новый гарант безопасности на транспорте» (Валерия Маркова, кафедра «Железнодорожные станции и узлы»). Проблема — перегруз зон кассового обслуживания и пригородных турникетов на вокзалах Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Идея — минимизировать время в зоне кассового обслуживания и на турникетах благодаря технологии распознавания лиц на основании успешного опыта Московского метрополитена. Области применения: использование заранее оплаченных билетов с необходимой идентификацией пассажира; покупка и идентификация в зоне пригородного движения.

Наталья ЖУРАВЛЁВА,
заведующая кафедрой
«Экономика транспорта»

НОВОСТИ ОБРАЗОВАНИЯ

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ НЕСПЕЦИАЛИСТОВ

«Цифровые кафедры» – масштабный проект Министерства науки и высшего образования РФ и Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ – даст возможность студентам, не связанным с ИТ-сферой, получить необходимые знания в области информационных технологий.

Стартовавший в 2022 г. проект направлен на формирование компетенций, необходимых для выполнения нового вида профессиональной деятельности, приобретение новой квалификации в области информационных технологий. ПГУПС как один из участников программы стратегического академического лидерства «Приоритет 2030» также задействован в этом проекте.

В завершающемся учебном году по дополнительной профессиональной программе (программа профессиональной переподготовки) «Цифровые технологии на железнодорожном транспорте» обучается более 600 студентов. Трудоемкость программы составляет 252 часа, длительность – девять месяцев. Программа состоит из базового и вариативного модулей. В базовый модуль входят следующие разделы: российские современные средства вычислительной техники; программное обеспечение информационных систем; объектно-ориентированный анализ и программирование; построение современных систем управления базами данных; направления развития современных цифровых технологий.

После окончания изучения базового модуля студент выбирает любой из четырех предложенных вариативных модулей: системы виртуальной и дополненной реальности; интернет вещей и искусственный интеллект; технологии информационного моделирования (BIM/TIM-технологии); обработка и анализ больших данных (технологии Big Data).

Тем, кто успешно освоит программу и пройдет итоговую аттестацию, выдается диплом о профессиональной переподготовке с присвоением квалификации «бакалавр по направлению подготовки 09.03.01 “Информатика и вычислительная техника”». При освоении программы параллельно с получением высшего образования диплом о профессиональной переподготовке выдается одновременно с получением соответствующего документа об образовании и квалификации.

«Цифровые кафедры» создаются для того, чтобы сформировать у обучающихся по специальностям, не отнесенным к ИТ-сфере, цифровые компетенции в области создания алгоритмов и компьютерных программ, которые пригодятся в дальнейшей профессиональной деятельности. Эти знания также понадобятся при выполнении работ по созданию, модификации и сопровождению информационных ресурсов. Помимо преподавателей университета к реализации программы привлечены специалисты из реального сектора экономики, среди которых представители ОАО «Российские железные дороги», ООО «Компания КОМПЛИТ».



В 2023 г. цифровая кафедра осуществляет новый набор. В этом году нужно обучить более 900 студентов. Для данных целей программа дополнена следующими разделами: структуры и алгоритмы обработки данных, криптографические алгоритмы, проектно-ориентированное управление бизнес-процессами, моделирование и анализ бизнес-процессов, разработка проектной документации.

Проект «Цифровые кафедры» позволяет бесплатно обучать студентов и других вузов, поэтому в ПГУПС ждут всех желающих, готовых пройти отбор, обучение и получить еще один диплом!

Сергей КУЦЕНКО,
 декан факультета
 безотрывных форм
 обучения

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

ВЗЯТ КУРС НА ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИЮ

Первый выпуск иностранных студентов – 14 человек из Болгарии, Румынии и Югославии – состоялся в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта (ныне ПГУПС) в 1951 г. С этого момента и до настоящего времени вуз успешно закончили более 4 000 выпускников из 76 стран.

Сегодня иностранные студенты составляют свыше 15 % от общего контингента по университету и являются гражданами более чем 25 стран. В текущем учебном году количество иностранных обучающихся превысило 2 300 человек. Наибольшее количество студентов из Узбекистана, Казахстана и Китая.

С момента своего основания в 1809 г. Институт корпуса инженеров путей сообщения (ИКИПС) готовил национальные кадры для многих стран. Среди профессоров и студентов ИКИПС были французы, поляки, немцы, англичане. Они оказали существенное влияние на формирование российской и европейской инженерных школ, принимали участие в строительстве зданий и сооружений в Санкт-Петербурге и за рубежом.

Больше всего выпускников ПГУПС на Кубе, в Польше, Монголии, Германии, Китайской Народной Республике (КНР). Многие из них занимают высокие посты в своих странах: возглавляют министерства, университеты, научные центры, крупные компании.

До 1990-х гг. большинство студентов, аспирантов и докторантов из-за рубежа обучалось по направлениям от своих государств, ежегодная численность иностранных граждан составляла от 500 до 700 человек. В силу экономических и политических причин число иностранных студентов в 1990-е гг. уменьшилось. Затем произошло восстановление общей численности обучающихся иностранцев, прежде всего за счет представителей стран Содружества Независимых Государств (СНГ).

В последние годы в университете взят курс на интенсивную интернационализацию образовательного процесса, включающую экспорт образовательных услуг, расширение контингента иностранных обучающихся, привлечение иностранных профессуры и всё большее вовлечение российских студентов, профессоров и преподавателей в научно-образовательный процесс в зарубежных родственных вузах.



Иностранные выпускники ПГУПС

В ПГУПС планомерно реализуются мероприятия, нацеленные на развитие международной деятельности: увеличение спектра образовательных программ на английском языке, расширение международного обмена студентами и преподавателями, внедрение в широкую практику получения «двойного» диплома; проведение значимых международных конференций, активизация работы в получении иностранных грантов в области науки и образования, создание комфортной интернациональной среды, приобщение иностранных студентов и специалистов к деятельности Корпуса выпускников.

Несмотря на сложную политическую обстановку в мире, университет не только не утратил имеющиеся международные контакты, но и успешно развивает новые. Расширяется сотрудничество с зарубежными партнерами в части сетевого взаимодействия. В программах международной академической мобильности ПГУПС ежегодно принимают участие свыше

200 студентов и преподавателей. Ведется работа по запуску в партнерстве с вузами КНР, СНГ, Сирии и Алжира ряда сетевых программ по экономике, менеджменту, строительству, бизнес-информатике, электроэнергетике и электротехнике.

В числе актуальных задач по интернационализации деятельности университета в 2023 г. — развитие новых направлений и форматов взаимодействия с зарубежными партнерами из дружественных России стран: БРИКС, СНГ, Юго-Восточной Азии и Латинской Америки.

С 2018 г. вуз председательствует в Ассоциации ректоров транспортных университетов БРИКС от российской стороны. ПГУПС занимает лидирующие позиции среди инженерных и транспортных вузов России и входит в известные международные рейтинги: QS EECA, Round University Ranking, Глобальный агрегированный рейтинг — 2023: топ-10%, ARES, Webometrics,

Scimago institutions rankings, Московский международный рейтинг «Три миссии университета». Мировые рейтинги — это важный инструмент развития международной деятельности вуза. Участие ПГУПС в международных рейтингах является показателем эффективной работы университета в целом. Активное сотрудничество с зарубежными партнерами в совместных образовательных программах, международных проектах и грантах, репутация вуза в академической среде, высокая оценка качества подготовки выпускников работодателями, публикационная активность профессорско-преподавательского состава — всё это позволяет университету оставаться конкурентоспособным в мировом научно-образовательном пространстве.

Юлия СТРЕЛЬЧЕНА,
 начальник управления
 международных связей

СТУДЕНЧЕСКАЯ ЖИЗНЬ

«ФЕСТИВАЛЬ ПЕРВОКУРСНИКА»: ВЛЕЙСЯ В КОМАНДУ ПГУПС И СТАНЬ ЧАСТЬЮ ИСТОРИИ

Стать первокурсником — значит начать новую взрослую жизнь. Незнакомый коллектив, не такие «домашние», как в школе, отношения между учителем и учеником, и даже стены, которые, как известно, «дома помогают», пока еще чужие. Как сделать так, чтобы погружение в студенческую жизнь не было похоже на ныряние в прорубь с головой? В ПГУПС для этого придумали «Фестиваль первокурсника».

Это комплекс мероприятий, направленный на адаптацию студентов первого курса. Основная цель проекта «Фестиваль первокурсника» — мотивация студентов-первокурсников к социально значимой и творческой деятельности, содействие развитию молодежной политики и студенческого самоуправления.

В начале учебного года в рамках фестиваля прошли мероприятия по четырем направлениям: история университета, экология, спорт и творчество, в которых приняли участие более 1 200 первокурсников.

Лучше всего знакомство со своим новым местом учебы начинать с изучения его истории. Экскурсии по университету для первокурсников проводят члены Совета обучающихся: показывают главные исторические места, рассказывают удивительные факты. В игре по станциям «Фотокросс» уже сами первокурсники разгадывают исторические загадки, отвечают на вопросы, связанные с традициями университета. Перемещаясь по различным локациям, ребята делают креативные фотографии, которые погружают их в историю вуза и студенческую жизнь. Спортивно-массовая игра «Тайны Юсуповского сада» представляет собой приключенческий квест. По всей территории сада располагаются



Участники «Фестиваля первокурсников 2022»

«станции», на которых студентам необходимо выполнить различные задания как спортивного, так и интеллектуального характера. По мере прохождения испытаний команды получают подсказки от судей, помогающие им найти сокровища «Тайну».

В рамках «Фестиваля первокурсника» проходит неделя экологии, призванная сформировать у первокурсников культуру бережного отношения к природе. Сдаввшие наибольшее количество макулатуры группа и факультет университета получают приз, а вырученные средства идут на благоустройство геолого-геодезической базы ПГУПС в поселке Толмачёво. Студенты-первокурсники принимают так-

же участие в международной акции «Чистый берег» — очищают от мусора территорию у Финского залива и проверяют свои знания в области экологии. Они проходят эколого-просветительский квест, в ходе которого узнают о видах отходов, способах сортировки и переработки мусора, а затем полученные знания применяют в уборке прибрежной зоны. Ребята ежегодно собирают около 800 килограммов мусора.

В творческой акции «Я — студент ПГУПС» первокурсники могут проявить свои креативные и художественные навыки. По итогам у каждой группы остается памятная фотография, на которой можно увидеть

студенческие рисунки, лозунги, флаги с символикой университета, стенгазеты и необычный реквизит.

В конце фестиваля проходят конкурсы-концерты «Время первых». Шесть дней на сцене второго общежития группы первых курсов показывают сценические миниатюры. Забавные и серьезные, музыкальные и танцевальные, с яркими костюмами и необычными декорациями. Все номера объединяет одна общая тематика, которая ежегодно задается организаторами. Группы демонстрируют сцены из студенческой жизни в стиле заранее определенного мультфильма, фильма, исторической эпохи или популярной шоу-программы. Кроме того, на концертах выступают активисты факультетов. Они не только организуют мероприятие, но и показывают собственные творческие задумки. Работы первокурсников оценивает компетентное жюри.

Каждый год по результатам фестиваля определяется лучшая группа первого курса, номер которой становится частью истории университета и гравировается на кубке победителя.

По результатам турнирной таблицы лучшие учебные группы первого курса приглашаются на торжественную церемонию подведения итогов и награждения на гала-концерте «Закрытие Фестиваля первокурсника — 2022» в Доме культуры железнодорожников. В рамках гала-концерта зрители могут насладиться лучшими творческими выступлениями учебных групп и индивидуальными номерами талантливых первокурсников, вспомнить яркие моменты фестиваля, подвести итоги и поздравить победителей.

Елена МАХОНЬКО,
начальник отдела
молодежных программ

МОЛОДЁЖЬ. НАУКА. ТВОРЧЕСТВО

БУДЬ СОБОЙ, И ТВОЯ ЗВЕЗДА ОБЯЗАТЕЛЬНО ЗАЖЖЁТСЯ!

«Create and sell» — проект, с помощью которого огромное количество людей воплотили в жизнь мечту, в том числе и я!

Первое рождение проекта произошло еще два года назад. Заочный тур первого сезона всероссийского конкурса школьников «Большая перемена». Задача: создание оригинального арт-пространства. Это был мой самый первый опыт проектной деятельности подобного формата и уровня. В тот момент «Большая перемена» стала шансом что-то изменить, начать жизнь с чистого листа. И вот он — первый кейс, первая команда одноклассников и друзей, первый эксперимент: здание заброшенного «Невского рынка», который представлялся в нашем воображении новым арт-пространством для тех, кому важно обрести свободу в творчестве! И это была первая победа! Мы вытянули счастливый билет, получили максимальный балл, стали одними из лучших в округе, и наш проект запомнили, но... билет был только один.

Я выиграл «Большую перемену». Стал победителем первого сезона, доказав всем, что не слаб и что вот оно, мое начало новой жизни! Но моим долгом было позволить первому проекту и первой команде жить, отдать дань благодарности и уважения тем, кто поверил в мою идею. Мы стали финалистами проекта «Мой первый бизнес», призерами олимпиады «Я — профессионал» в направлении «Организация культурно-массовых мероприятий», участвовали в многочисленных акселераторах и программах, но победы не было. И что дальше? «Но я — победитель "Большой перемены", я не сдамся без боя, пусть я один, но я знаю, что моя идея будет рождена на свет и ее оценят!» — сказал я себе и понял, что пора действовать. Я начал с себя! Нашел команду иллюстраторов и редакторов и издал свой сборник стихов «Жизнь. Чувства», отмеченный позднее «Центром поддержки молодежных творческих инициатив» (Роскультцентр); собрал музыкальную группу и написал альбом своих песен, организовал собственный творческий вечер; освоил тильду за



Участники проекта «Твой ход»

одну ночь и создал самый первый сайт «Create and sell», сформировал «Сообщество думающих» и запустил свой проект!

А о чем вообще проект, спросите вы? «Create and sell» помогает любому творческому человеку вывести его труд на более высокий уровень узнаваемости и востребованности. Мы используем огромные возможности нашего прекрасного города: бесплатные коворкинги с оборудованием, которое никем не используется; площадки вузов, обладающих ресурсами для развития навыков творческой деятельности; социальные сети, чьи охваты максимальны и где популяризация творчества доступна и быстра при грамотном и организованном ведении творческих аккаунтов, и многие другие. Ведь сколько людей творят у себя в четырех стенах без команды, перспектив и надежды на выход на большую сцену! Мы даем им площадку, оборудование, команду, развитые акка-

унты, партнеров, рекламные интеграции, наставника, и человек из творческого отшельника превращается в кумира огромного количества людей!

Но наша цель не только подарить билет на сцену и в сердца большого количества людей — мы придерживаемся идеи «Будь собой, и твоя звезда обязательно зажжется!» Конечно, мы в первую очередь ориентированы на молодежь от 16 до 30, но также поддерживаем творчество внутри семей, даем право быть творцами людям старшего возраста, а самая главная наша победа — это создание условий для творчества людям с ограниченными возможностями! У нас уже 3 000 участников, 70 коллабораций и коллективов, созданных в рамках нашего проекта, множество концертов и прямых эфиров, квартирников и выставок, курсов и мастер-классов! И мы счастливы, что можем помогать, так как и сами были на месте таких же людей, творящих в четырех стенах...

И вот оно, поступление в Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I. Максимально нетворческий вуз для максимально творческого человека. Почему он? Да потому что инженерное образование всегда будет нелишним по жизни. К тому же ПГУПС не будет мешать самореализации, напротив, вуз во многом поддерживает новые идеи!

И здесь я обрел своих людей, свою долгожданную команду! Странно в транспортном вузе найти лучшую на свете команду для творческого проекта, это парадоксально, но факт. Мы встречали друг друга постепенно: профсоюз, школа наставников, студенческий совет, мероприятия, выезды и вот — они. И я счастлив, что они в моей жизни есть!

Год мы вместе, и уже победители конкурса «Твой ход», участники шорт-листа премии «Сделано в России» журнала «Сноб» и обладатели премии Комитета по молодежной политике «Лучший молодежный проект Санкт-Петербурга 2022 года». Для нас это не просто победа — это сбывшаяся мечта. Ведь за год мы достигли всех тех результатов, о которых я говорил выше. Все люди, на судьбы которых мы смогли повлиять, были услышаны и поняты.

Сегодня я уже не просто победитель второго сезона всероссийского студенческого проекта «Твой ход», я — наставник таких же вступающих на тернистый проектный путь студентов ПГУПС. Я счастлив осознавать, что 13 курируемых мною проектов уже стали однозначными полуфиналистами этого сезона конкурса «Твой ход» в треке «Делаю». Самое главное, что каждый из них готов создавать проекты ради блага нашего любимого университета, города и страны!

Так что подключайтесь к проекту «Create and sell»! Здесь вы найдете единомышленников и обретете свое имя. Заполняйте анкету на сайте: мы обязательно поддержим ваше творчество. А также вступайте в обновленное сообщество «Create and sell» Вконтакте: <https://vk.com/club214743192>.

Влад ОВСЯНКО

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

ИНЖЕНЕРЫ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ — ЗАЩИТНИКИ ОТЕЧЕСТВА

В истории России Институт Корпуса инженеров путей сообщения (ИКИПС) был первым высшим учебным заведением в области транспорта. Выпускники этого полувоенного заведения составляли интеллектуальную элиту империи. По окончании перед каждым стояла грандиозная задача — участие в создании отечественной транспортной системы. Но выпускникам нашего вуза с момента его создания и по сей день прививаются гордость за Отечество, понимание долга перед ним и готовность его защищать.

О героях былых времен

В годы Отечественной войны 1812 г. 12 обучающихся подали прошение о вступлении в действующую армию.

Граф Сергей Григорьевич Строганов, прославившийся как создатель художественного училища в Москве и попечитель Московского университета, во время Русско-турецкой войны 1828–1829 гг. сражался под Шуменом и Варной.

Горнило кавказских схваток прошли и Густав Гатсфорд и Платон Рокасовский. Впоследствии первый стал генерал-губернатором Западной Сибири, второй — военным губернатором Финляндского княжества.

Примером воинской доблести является деятельность выпускника ИКИПСа 1814 г. барона Александра Ивановича Будберга. С 1827 г. он участвовал в Персидской кампании. В Русско-турецкой войне 1828–1829 гг. А. И. Будберг проявил необыкновенную храбрость и был произведен в полковники. Он принимал участие в составлении и согласовании мирного трактата с турецким султаном. В 1831 г. при усмирении поляков участвовал во взятии восьми городов, в том числе Варшавы. Награжден золотой саблей с надписью «За храбрость».

Закончивший в 1816 г. ИКИПС в звании инженер-поручика Василий Шарнгорст также участвовал в Русско-турецкой войне 1828–1829 гг., прославившись при штурме крепостей Браилов и Варна. А Михаил Кербедз, закончивший институт в 1868 г., во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. был начальником службы военных сообщений в тылу действующей армии. Общий объем военных перевозок составил тогда более 600 тысяч вагонов. Помимо суровой военной обстановки бесперебойному продвижению воинских эшелонов помешало и небывалое весеннее наводнение 1877 г., размывшее железнодорожное полотно. Необходимо было обеспечить и своевременную перевалку боеприпасов, вооружения и фуража на перегрузочных станциях с российского подвижного состава на западно-европейский. Молодой инженер с достоинством справился со всеми задачами.

Сегодня можно утверждать, что для России это была первая война, в которой на успех боевых действий оказали влияние состояние и интенсивность эксплуатации железных дорог. Осенью 1876 г. началось ускоренное формирование первого железнодорожного батальона. В нем было 14 инженеров путей сообщения и 22 машиниста, в строительные и эксплуатационные роты входили соответственно пять и девять инженеров.

Еще одним известным участником войны с Турцией был Павел Лессар, выпускник ИКИПС, инженер-путеец, строитель Бендеро-Галацкой железной дороги. П. М. Лессар руководил строительством моста через реку Прут на этой дороге. Позже производил инженерные и геологические изыскания от Михайловского залива до Кызыл-Арвата и от Асхабада до Серакса, совершал разведывательные поездки в пограничные районы Персии и Афганистана, работал инженером при проведении Закаспийской железной дороги. В 1885 г. был прикомандирован к трехсторонней англо-афгано-русской комиссии для определения пограничной линии Туркмении с Афганистаном. В конце XIX и начале XX столетия опытный инженер путей сообщения и исследователь-географ представлял нашу страну в качестве посланника в Бухаре, советника посла в Лондоне и посла в Пекине.

Дороги — артерии войны

Русско-японская война велась на территории, удаленной более чем на 7 тыс. км от центральных губерний России. Театр военных действий был связан с единствен-



Возложение цветов к памятнику в Мемориальном сквере ПГУПС

ной Транссибирской магистралью, построенной по облегченным техническим условиям. Это затрудняло переброску воинских частей на фронт. Чтобы увеличить пропускную способность магистрали, строительные работы велись безостановочно. В транспортном обеспечении военных действий непосредственное участие принимали железнодорожные войска.

За время войны было перевезено около 2 млн военнослужащих с артиллерией, обозами и другими грузами. Для обеспечения подвоза войск и техники для 1-й и 2-й Маньчжурских армий были построены железнодорожные ветви общей протяженностью 68 км. Строительство велось в зимних условиях со средним темпом 1 км в сутки.

После начала Первой мировой войны потенциальные противники России (Германия и Турция) географически располагались так, что в случае войны полностью перекрывали все традиционные пути сообщения через Черное и Балтийское моря. Слабая связь с северными портами потребовала уже в ходе войны срочной перестройки участка Вологда — Архангельск на широкую колею и авральной постройки Мурманской железной дороги, которая осуществлялась под руководством выпускников нашего вуза, в том числе Владимира Васильевича Горячковского, выпускника 1897 г.

Враг не пройдет в Ленинград, за который мы готовы отдать свои жизни

22 июня 1941 г. мирная жизнь советских людей была прервана вероломным нападением на нашу Родину фашистской Германией. К вечеру 24 июня поступило 307 заявлений от лийжтовцев о вступлении добровольцами в ряды Красной армии.

В народное ополчение записались более 900 преподавателей, студентов, рабочих и служащих института. В короткий срок были сформированы два партизанских отряда из студентов ЛИИЖТа. В середине августа они переправились через линию фронта и совместно с отрядами из местного населения приступили к боевым действиям в Тосненском районе Ленинградской области. Бесстрашие и героизм проявили: командир отряда Ф. Касьянов, командиры отделений Ю. Гаврилов, В. Юшкевич, В. Гусев, В. Шепетов, А. Романов, Ю. Коломенский и другие.

С августа 1941 г. в тылу врага на территории Карельской АССР действовал партизанский отряд под командованием преподавателя ЛИИЖТа В. Н. Малова. С июля 1941 г. до начала 1944 г. командовал подразделениями в партизанском крае Ленинградской области преподаватель кафедры физвоспитания Н. И. Афанасьев.

В июле 1941 г. на базе ЛИИЖТа сформировался 10-й батальон Октябрьского района. Первой ротой этого батальона численностью 161 человек командовал аспирант И. В. Вевировский.

В ЛИИЖТе был создан штаб оборонных работ во главе с начальником института М. М. Панфиловым. В начале июля строительные отряды института, более 1000 человек, выехали в район станций Моло-

сковичи, Кингисепп и Белоостров. В августе-сентябре 1941 г. лийжтовцы работали на западной границе города в районе больницы им. Фореля. Другой отряд лийжтовцев, ядро которого составляли 150 студентов механического факультета, в районе Невской Дубровки построил десятки блиндажей, дотов, землянок, окопов.

В начале июля 1941 г. на рубеже реки Луги в районе Кингисеппа, а затем станции Молосковичи принял первый бой 4-й отдельный артиллерийский дивизион народного ополчения Октябрьского района. В ходе ожесточенных боев получил тяжелое ранение командир дивизиона, старший преподаватель кафедры математики, участник гражданской войны С. А. Савельев. Весной 1942 г. из ополченцев дивизиона был создан отряд, который вошел в состав 17-й Белорусской партизанской бригады. Аспирант М. Ф. Коршунов стал комиссаром этого отряда. В середине июля 1941 г. отправился на фронт 265-й отдельный пулеметно-артиллерийский батальон, одна из рот которого была сформирована главным образом из студентов ЛИИЖТа. В первых числах сентября рота приняла бой в районе села Русско-Высоцкое. Здесь при отражении вражеской атаки пал смертью храбрых секретарь комитета ВЛКСМ института Андрей Столяров и заместитель начальника учебной части института политрук роты В. И. Эккель. Накануне он опубликовал статью в армейской газете «На защиту Ленинграда!», где писал: «Враг не пройдет в Ленинград, за который мы готовы отдать свои жизни». Когда гитлеровцам удалось вплотную подойти к одному из дотов, сообщил автор, «...его командир коммунист Ю. А. Лещинский, пришедший в ополчение из ЛИИЖТа, вызвал огонь на себя. Ополченцы погибли, но не сдались». В боях под Русско-Высоцком отдали свою жизнь за Родину студенты института В. Куликович, Я. Каролин, М. Киченко, Б. Богомолов, П. Синицын, П. Гречишников, В. Алексеев. В эти же дни на других участках фронта погибли председатель профкома ЛИИЖТа Александр Фальков и доцент Л. Н. Постников. На Ленинградском фронте было широко известно имя лийжтовца снайпера Вадима Никитина. В боях за Невский Пятачок пали смертью храбрых аспирант Николай Галанин, заведующий АТС института Павел Багрук, инженер Константин Мелехов, доцент Елизар Цейтлин, инженер Георгий Шибалов, доцент Петр Гапион, аспирант Михаил Ликер и другие. С честью выполнили свой долг на Невском Пятачке и вернулись в родной институт И. И. Челноков, В. А. Шульжевич, И. И. Каширский, И. П. Кочнев, И. С. Смагин, М. С. Подбелло, А. В. Христианин.

Уже в сентябре 1941 г. в ЛИИЖТе была создана комиссия для рассмотрения оборонных предложений и изобретений во главе с профессором Д. Д. Бизюкиным. С 10 сентября по 31 декабря 1941 г. Ленинградскому фронту и Управлению Октябрьской дороги было передано 39 рекомендаций, в том числе по устройству противотанковых заграждений в лесных и безлесных местностях, защите паровозов от вражеской авиации, устройству танковых переправ через реки, устранению нарушающего светомаскировку

искрения между трамвайными и троллейбусными дугами и проводами.

Ученые ЛИИЖТа приняли активное участие в проектировании легендарной «Дороги жизни» через Ладожское озеро. С июля по октябрь 1941 г. вела работу спецбригада ЛИИЖТа в составе С. А. Орбелянца, В. О. Кетлера, Г. И. Крюкова и других по проектированию временных мостов и обходов через реки Луга, Оредеж, Тосно, Ижора, Суйда на прифронтовых участках дорог Ленинградского узла. Сотрудники кафедры и бюро водоснабжения под руководством профессоров А. А. Сурика и Л. П. Шишко оборудовали три поезда-летучки для восстановительных работ на действующих магистралях, демонтажа и эвакуации оборудования линейных пунктов водоснабжения в случае приближения врага. Поезда-летучки успешно действовали в продолжение всех 900 дней блокады.

В мемориальном двореке университета в 1969 г. были воздвигнуты обелиск и стела, на которой высечены фамилии 1 423 студентов и сотрудников ЛИИЖТа, отдавших свои жизни за Родину в годы Великой Отечественной войны.

Герои XXI века

И сегодня выпускники ПГУПС встали на защиту России и ее интересов и принимают участие в Специальной военной операции (СВО). Наши ребята проявляют мужество и героизм. Но есть и потери:

- Владимир Архипов — выпускник Вологодского техникума железнодорожного транспорта — филиала ПГУПС 2014 г. — участвовал в СВО в составе Вологодского СОБР;
- Константин Белков — выпускник Вологодского техникума железнодорожного транспорта — филиала ПГУПС 2020 г., механик — водитель — электрик роты связи;
- Евгений Бердников — выпускник Ярославского филиала ПГУПС 2020 г., сержант, заместитель командира взвода;
- Руслан Виноградов — выпускник ПГУПС 2015 г., принимал участие в строительстве, реконструкции и ремонте объектов транспортной инфраструктуры, восстановлении и строительстве фортификационных сооружений на освобожденной территории Запорожской области;
- Станислав Зубрилов — выпускник Узловского техникума железнодорожного транспорта — филиала ПГУПС 2007 г., старший наводчик гранатометного взвода;
- Дмитрий Истомин — выпускник Вологодского филиала ПГУПС 2014 г., добровольцем ушел на фронт;
- Евгений Марков — студент-заочник Ярославского филиала ПГУПС;
- Алик Мелкоян — выпускник Курского филиала ПГУПС 2015 г., артиллерист, принимал участие в СВО на территории Харьковской области.

Подвиг наших товарищей навсегда останется в наших сердцах. Сегодня они в одном строю с теми, кто отдал жизнь за наше Отечество.

Пётр РЫБИН,
 проректор по воспитательной работе и связям с производством

МУЗЕЙ

«ХРАНИТЕЛИ» —
ПОЧЁТНАЯ
И ОТВЕТСТВЕННАЯ
РАБОТА

Музей железных дорог России — второе после вуза значимое место для студентов Университета путей сообщения. И дело не только в тех возможностях, которые предоставляет желающим изучить транспортный мир главный железнодорожный музей России. На время летнего трудового семестра будущие железнодорожники присоединяются к команде музейщиков, чтобы погрузиться в мир музейный. С 2022 г. здесь трудятся бойцы студенческого строительного отряда «Хранители».

— Стройотряд «Хранители» мы пригласили к себе не только для того, чтобы они охраняли наши объекты — у нас есть специальная охрана и смотрители для этого. Ребята будут работать администраторами по надзору за сохранностью фондов. Главными задачами студентов будут обеспечение сохранности музейной коллекции и создание дружелюбной и комфортной среды для посетителей. Отряд получил название в соответствии с работой, которую ему предстоит выполнять, — объясняет Владимир Одинцов.

— Провести третий внеучебный семестр у нас — это работать с посетителями на всех наших экспозициях, заниматься научными исследованиями, участвовать в подготовке к изданию информационных материалов о музее. Кроме того, мы проводим очень много выставок, здесь тоже нужна помощь. Сейчас две выставки делаем, третью готовим — 50 лет поезду ЭР-200. Без бойцов отряда «Хранители» нам не обойтись. А они уходят от нас с новыми



знаниями: и с историческими, и конкретно по своим специальностям, — говорит директор Музея железных дорог России.

В 1974 г., после окончания ЛИИЖТа, Владимира Одинцова направили работать дежурным по путям станции Ленинград — Сортировочный — Московский Октябрьской железной дороги (ОЖД). Директор Музея железных дорог России, считающегося одним из лучших не только в Европе, но и в мире, прошел разные этапы трудового пути: был заместителем начальника службы движения ОЖД, начальником службы управления персоналом ОЖД, заместителем начальника ОЖД по кадрам и социальным вопросам.

— Время учебы — это самое прекрасное время. Лучшее время у всех в жизни. Во-первых, ты еще молодой и красивый. Во-вторых, всё впереди и ты ничего не боишься, — вспоминает Владимир Алексеевич. — Я сам с 1971 по 1973 г. три раза был в студенческих строительных отрядах. Мы строили путь, укладывали решетку на дороге Бейнеу — Кунград, части Средне-Азиатской железной дороги. Было очень интересно, и, наверное, тот прекрасный период оставил самые теплые воспоминания и яркие впечатления. Правильно говорят, что в студенческих отрядах находят надежных друзей на всю жизнь.

— СОТРУДНИЧЕСТВО МУЗЕЯ И ПГУПС НЕ ОГРАНИЧИВАЕТСЯ ЛЕТНИМ ТРУДОВЫМ СЕМЕСТРОМ?

— У нас заключен договор о совместной деятельности, мы подписали его с ректором Александром Юрьевичем Паньчевым. Студенты-волонтеры участвуют в акции «Ночь музеев». Мы проводим экскурсии во время учебных семестров, знакомим ребят с историей железнодорожного транспорта, приглашаем к участию в научных разработках, планов много.

Владимир ВОЛОДИН

СТУДЕНЧЕСКАЯ ЖИЗНЬ

ТЕАТР — ДОМ, ТЕАТР — СЕМЬЯ

Константин Гершов, актер театра и кино, режиссер вспоминал: «Осенью 1975 г. я случайно попал на спектакль «Сто братьев Бестужевых» в театр «Студио» на третьем этаже общежития ЛИИЖТа. Сценическое пространство — квадрат сцены в центре зала, зрители с четырех сторон, актеры на расстоянии вытянутой руки. Оттуда, из XIX в., они смотрят в глаза нам, зрителям двадцатого века. Они поют нам пушкинские строки «Пока свободой горим...». Лица их освещены дрожащим пламенем свечки. Все зыбко и одновременно очень реально. В центре сцены деревянное сооружение странной формы — то ли трон, то ли плаха, то ли могила... Дверные рамы, превращающиеся в анфиладу комнат в доме Рылеева, кабинет императора Николая I, тюремные камеры, портреты, виселицы и гробы. Среди чернотелых красавцев-декабристов метался худой невысокий человек в кожаном пиджаке с горящими глазами. Он призывал, молил, обвинял! Его голос радостно взвизывал вверх и падал вниз до трагического шепота. Это был главный герой спектакля — Летописец, связующий нас нынешних и их, живших сто пятьдесят лет тому назад. Летописца играл Владимир Афанасьевич Малыщцкий. Он же был режиссером спектакля и руководителем студенческого театра ЛИИЖТа».

Владимир Малыщцкий родился 23 сентября 1940 г. в Ленинграде. Учился на Высших режиссерских курсах у Юрия Любимова, затем в аспирантуре ЛГИТМИКа (Ленинградского государственного института театра, музыки и кинематографии, ныне — Российского государственного института сценических искусств) у Георгия Товстоногова. Начиная свой профессиональный путь Малыщцкий в городе Никеле, где создал в 1963–1968 гг. студенческий театр, необычайно быстро ставший известным за пределами Мурманской области. В 1968 г. он возвращается в Ленинград и преподает в Государственном институте культуры им. Н. К. Крупской, принимает приглашение в аспирантуру театрального института, а в 1969 г. Владимир Малыщцкий основывает второй свой театр — самостоятельный театр Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) «Студио». По свидетельствам современников в 1970-е гг. на спектакли этого театра было трудно попасть. Его называли «малой Таганкой». Именно здесь впервые публике были представлены знаменитые впоследствии «Сто братьев Бестужевых» Б. Голлера (1975 г.), «Сотников» В. Быкова, «Цена тишины» по стихам поэтов военных лет, «Не стреляйте в белых лебедей» Б. Васильева. На Всемирном фестивале открытых театров в 1973 г. студия была удостоена первой премии, еще одна высшая награда — на фестивале под названием «Конфронтация передовых театров» в 1976 г. в Польше (г. Люблин). Театр «Студио» при ЛИИЖТе (ныне — ПГУПС) четырежды становился лауреатом Международного фестиваля открытых театров во Вроцлаве (1973–1979 гг.) и получил диплом лауреата на Фестивале молодежных театров в Загреб (1978 г.). Стремление Малыщцкого создавать не просто спектакли, а особое пространство, в котором зрители и актеры-студенты железнодорожного вуза были бы единым целым, одним созидющим началом, привело к возникновению особого явления — «театра Малыщцкого», в котором отсутствовала граница между зрительным залом и сценой, а спектакль обладал высокой публицистичностью. Воспоминания о «том театре» живы до сих пор среди преподавателей ПГУПС.

Народный артист России Валерий Кухаршин о Владимире Малыщцком: «Я пришел к Владимиру Афанасьевичу еще на 7-ю Красноармейскую, в его знаменитую студию ЛИИЖТа, за несколько месяцев до создания Молодежного. Когда впервые оказался в маленькой комнате «Студио», сразу понял, что вот он: театр — дом, театр — семья. Казалось, что попал в свою 51-ю аудиторию, только под другой крышей, и драматической грани перехода из института в театр не ощутил».

В 1980 г. на базе «Студио» был организован Молодежный театр на Фонтанке под руководством Владимира Малыщцкого, который в 1983 г. был вынужден уйти с поста художественного руководителя. Так сложилась судьба, что за свою карьеру режиссера



Владимир Афанасьевич дольше всего руководил именно студенческим театром нашего университета, в котором, как в лаборатории, тщательно разрабатывал и оттачивал свои уникальные сценические решения.

Театр ПГУПС, как и весь университет, бережно хранит память о Владимире Афанасьевиче Малыщцком и старается продолжать традиции его «Студио». В День памяти и скорби, 22 июня 2022 г., студенческий театр ПГУПС представил в стенах Музея железных дорог России постановку «Мы вас ждем, торопите коней...». В основе сюжета — «Волжская баллада» поэта Льва Ошанина.

— Каждый год в начале лета мы вспоминаем горькую страницу истории нашей страны — день начала Великой Отечественной войны. Студенты ПГУПС, с которым мы тесно сотрудничаем, представили постановку по мотивам баллады Льва Ошанина. Мы сделали вход на спектакль бесплатным, чтобы как можно больше посетителей в этот день отдали дань памяти молодежи 1941 г., которая с выпускных экзаменов отправилась защищать Родину, — отметил директор Музея железных дорог России Владимир Одинцов.

В 2023 г. студенческий театр под руководством Веры Алиевой подготовил миниатюры на основе произведений отечественных поэтов и писателей, которые были разыграны в зале среди экспонатов, чтобы подвижной состав визуальнo дополнил театральное действо, а посетители музея стали участниками театрализованного представления.

Сегодня студенческий театр университета, бережно сохраняя традиции своих предшественников, активно развивает направление «поэтико-музыкальных» композиций, которые были свойственны «малой Таганке». И есть уверенность в том, что будущие поколения студентов и выпускников ПГУПС будут с гордостью рассказывать о том, как они выступали на знаменитой сцене в общегитии № 1, где впервые студенты, преподаватели и жители нашего города увидели великий патристический спектакль «Сто братьев Бестужевых».

Илья ТЕРЁХИН,
начальник управления воспитательной
работы и производственного обучения

СТУДЕНЧЕСКИЙ СПОРТ

СПОРТИВНЫЙ ВУЗ
С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ УКЛОНОМ

В далеком 1835 г. с целью улучшения физического состояния и здоровья студентов Институт Корпуса инженеров путей сообщения создал «гимнастическую залу», в которой велись занятия по фехтованию и гимнастике. Так здесь началась, говоря современным языком, физкультурно-спортивная работа.

Заметные изменения в области физической культуры произошли после революции, когда стало обязательным введение в вузах предмета «физическая культура» и включение в учебные планы курса физического воспитания. 20-е гг. XX в. следует считать периодом становления физического воспитания — в 1922 г. в институте создан кружок любителей спорта. Небольшая группа специалистов физической культуры в составе военной кафедры и группы энтузиастов из числа наиболее физически подготовленных студентов под руководством начальника военной кафедры А. П. Пинаева были первыми организаторами физического воспитания в институте в тот сложный переходный период. 12 марта 1929 г. стартовала первая спартакиада института, в программу которой включили восемь видов спорта: лыжные гонки, коньки, плавание, легкую атлетику, стрельбу, гимнастику, шашки, шахматы.

Историческим событием начала 1930-х гг. стало введение в стране комплексов ГТО («Готов к труду и обороне»). Нормативы стремились сдать все — и студенты, и преподаватели, так как иметь значок ГТО было престижно. В эти же годы в институте кропотливо закладывался фундамент общего построения физического воспитания студентов: основы программ учебно-воспитательной, оздоровительной и спортивной работы — гарантии грядущих успехов большого вузовского коллектива. В 1934 г. ЛИИЖТ становится победителем первой Спартакиады вузов Министерства путей сообщения в общем зачете.

Выпускник факультета «Мосты и тоннели» Василий Поликарпов был одним из первых ведущих спортсменов института. Чемпион СССР по легкой атлетике, заслуженный мастер спорта СССР, выдающийся деятель физкультурного движения СССР в период 1920–1970-х гг. был в числе авторов проекта крупнейшего стадиона России «Лужники», а «Конструктором Поликарпова» для занятий гимнастикой до сих пор пользуются в детских дошкольных учреждениях.

В 1950–1970-х гг. вся страна была охвачена небывалым спортивным энтузиазмом. Замечательные победы на мировых аренах наших гимнастов, борцов, легкоатлетов, боксеров, фехтовальщиков, тяжелоатлетов, хоккеистов, конькобежцев, лыжников вызывали восхищение советских людей, наполняли их гордостью за свою Родину, поддерживали огромный интерес к спорту. Широкое развитие детско-юношеского спорта, соревнования разных уровней вовлекали огромное число людей, особенно молодых, в занятия физкультурой и спортом.

Большое количество заслуженных и именитых спортсменов, обучавшихся в институте в эти годы, победы института в чемпионатах вузов Ленинграда, во всесоюзных студенческих играх привели к тому, что наш вуз (и в шутку, и всерьез) стали называть «физкультурным вузом с легким железнодорожным уклоном». Особая гордость университета — чемпионы Олимпийских игр.

Знаменитые советские фигуристы, двукратные олимпийские чемпионы (1964 и 1968 гг.) Людмила Белоусова и Олег Протопопов — воспитанники ЛИИЖТа, Людмила обучалась на механическом факультете, Олег был членом институтского спортивного клуба.

Олимпийский чемпион и чемпион мира 1968 г. Владимир Белоусов — единственный обладатель олимпийской награды в истории советских/российских прыжков с трамплина — обучался на механическом факультете. Игорь Лужковский — участник Олимпийских игр (1960 г.), чемпион СССР, трехкратный рекордсмен Европы в эстафетном плавании (1958–1960 гг.), воспитанник ЛИИЖТа. Елена Перепёлкина — участница Олимпийских игр по борьбе (2008 г.), двукратная чемпионка России, трехкратная чемпионка мира (2002–2004 гг.) — в 2004 г. закончила факультет Управления процессом перевозок. И это не весь список спортивных звезд Университета путей сообщения.

Сегодня кафедра традиционно поддерживает высокий уровень подготовки обучающихся спортсменов. Календарь проведения внутренних соревнований ПГУПС между сборными факультетов предусматривает 11 видов спорта. Осенью проходят соревнования по 10 видам спорта на «Приз первокурсника», в которых принимают участие более 400 наших студентов. В марте-апреле организуют Спартакиаду университета по 11 видам спорта. Команды ПГУПС показывают себя в Спартакиаде транспортных вузов России, студенческих соревнованиях Санкт-Петербурга по 60 видам спорта, турнирах Российского физкультурно-спортивного общества «Локомотив». Широкую спортивно-массовую работу проводит Спортивный клуб университета. Основная задача клуба — организация досуга и работа со студентами, проживающими в общежитиях, содействие их участию в соревнованиях по видам спорта, не входящим в программу кафедры «Физическая культура» (альтернативных видах). Наиболее успешно команды университета выступили на XII Международной спартакиаде транспортных вузов в 2022 г., заняв третье место в общекомандном зачете (команды по волейболу, шахматам, плаванию — второе место, по баскетболу — третье место).

В последнее десятилетие, защищая честь Санкт-Петербурга и страны на соревнованиях различного уровня, закончили обучение в университете:

шестикратная чемпионка Европы по стрельбе из пневматического оружия Анна Костина, многократный чемпион России, чемпион мира и Европы по джиу-джитсу Никита Никитин, трехкратная чемпионка мира по синхронному фигурному катанию на коньках Вероника Горохова; международный мастер ФИДЕ,



Команда «Парадиз», в центре — Анастасия Стрельцова

бронзовый призер чемпионата России, серебряный призер IX Общероссийской спартакиады транспортных вузов Алексей Савельев; победитель Гран-при Европы, чемпионата мира среди студентов по триатлону Евгений Никитин и многие другие.

Выдающиеся спортсмены учатся в ПГУПС и сегодня. Это Сергей Логинов — двукратный серебряный, трехкратный бронзовый призер чемпионата мира среди юниоров, чемпион мира среди студентов, чемпион России, чемпион VI зимней Универсиады по конькобежному спорту. Павел Татаренко — двукратный победитель и призер Европейского юношеского олимпийского фестиваля, многократный победитель и призер чемпионатов России по плаванию, серебряный призер XII Международной спартакиады транспортных вузов. Алина Базыкина — бронзовый призер чемпионата мира, чемпионка России по вестилевому карате, серебряный призер первых всероссийских студенческих игр боевых искусств. Михаил Борок — бронзовый призер чемпионата Европы, чемпион России по джиу-джитсу.

Саба Сазонов — чемпион России (в составе футбольного клуба (ФК) «Зенит» (Санкт-Петербург)), бронзовый призер чемпионата России, финалист Кубка России (в составе ФК «Динамо» (Москва)) по футболу. Зинаида Москалёва — победительница летней Спартакиады молодежи, бронзовый призер чемпионата России, серебряный призер Северо-Западного федерального округа по настольному теннису. Анастасия Стрельцова — чемпионка России, победительница Кубка России по синхронному фигурному катанию. Ольга Тугаринова — серебряный призер чемпионата мира среди университетов по чирлидингу. Алиса Кондитерова — финалистка чемпионата мира и Европы по акробатическому рок-н-роллу, бронзовый призер чемпионата и Кубка России. Кирилл Пузыня — бронзовый призер чемпионата Европы среди юниоров, бронзовый призер чемпионата России по академической гребле.

Команды университета успешно выступают в студенческих соревнованиях Санкт-Петербурга по художественной гимнастике, джиу-джитсу, вольной борьбе, дзюдо, лыжным гонкам, сноуборду, дартсу, шашкам и другим видам спорта.

Татьяна ВЕСЕЛИНА,
и. о. заведующей кафедрой «Физическая культура»



Студенческие соревнования по шашкам среди вузов

ТЕАТР

ВПЕРЁД,
ПО ТВОРЧЕСКОЙ
ДОРОГЕ!

*...По сцене маленькой
Или большой
Нельзя ходить
С пустой душой...*

Эти слова в полной мере отражают подход к творчеству студенческого театра «Миниатюра плюс» ПГУПС, которому в этом декабре исполнится 18 лет. Почему именно в декабре? Всё очень просто. 5 декабря 2005 г. впервые на сцене было объявлено название коллектива. Самым первым номером стала юмористическая миниатюра «Укушенный» сатирика В. Ардова, сыгранная в концертной программе Студенческого клуба университета. Кстати, участники театра впервые попробовали себя в качестве ведущих этой программы.

Вот с той поры и пошел отсчет творческой жизни эстрадного театра «Миниатюра плюс», который всего через полтора года после своего создания, в марте 2007 г., стал лауреатом II степени на городском фестивале студенческого творчества «Под небом Санкт-Петербурга!» с музыкально-поэтической композицией «Весна Петербурга» по произведениям А. С. Пушкина.

В течение всех последующих лет работы артистов и руководителя театра Венеры Алиевой получали высокие оценки жюри городских, региональных и всероссийских фестивалей студенческого творчества, таких как «ТрансАрт», «Открытие», «Серебряный якорь», «Студенческая весна», «Зажигаем на Васильевском!».

Этот год тоже не стал исключением для театра «Миниатюра плюс» в плане наград. На всероссийском фестивале «Студенческая весна» артисты, несмотря на большую конкуренцию среди участников, прошли в финал и стали лауреатами. Ангелина Лебедева получила диплом победителя в номинации «Художественное слово», Илья Пономарёв — диплом II степени в номинации «Эстрадный монолог».



В апреле в Музее железных дорог России с большим успехом был сыгран юмористический мини-спектакль «Забавные происшествия» по рассказам писателя-сатирика М. Зощенко. Озорной, искрометный, конечно же, благодаря замечательной игре талантливых артистов театра, которым долго аплодировали благодарные зрители.

Театр всегда участвует в концертных программах университета, показывая высокий уровень исполнения номеров.

Но этого студенты-артисты достигают постоянными репетициями и занятиями по сценической речи, актерским тренингом, пластикой под руководством создателя и руководителя театра. Только общие репетиции, совместный поиск интересных решений в создании номеров и разработке сценариев, музыкального сопровождения объединяют коллектив и дают возможность попробовать себя в разных жанрах эстрадного театра, а их немало. Музыкально-поэтические композиции, юмористические миниатюры, эстрадные монологи, инсценированные рассказы, конференс (умение вести концерт и общаться со зрителем) и, конечно же, спектакли, которые всегда выпускаются ко Дню рождения театра. Надо только не стесняться, а наоборот, идти в театр, заниматься, репетировать и найти себя в творчестве!

Венера АЛИЕВА,
руководитель эстрадного театра
«Миниатюра плюс»

СТУДЕНЧЕСКИЕ ОТРЯДЫ

ТРУДОВОЙ СЕМЕСТР НАЧАЛСЯ

Проводники и помощники машиниста, дежурные по станции и контролеры в метро, вожатые в пионерском лагере и электро-механики — бойцы 17 студенческих строительных отрядов (ССО) Университета путей сообщения выходят на работу. Старт третьему — трудовому — семестру дан 23 июня в Музее железных дорог России, где тоже трудится один из стройотрядов.

— С каждым годом количество студентов, изъявивших желание поехать в студенческие отряды — строительные, профессиональные, педагогические, становится больше. Наши студенты, начиная с 1950-х гг., делали очень большое дело для страны, создавая, создавая новые предприятия, строя железные дороги. И сейчас продолжают его, — говорит проректор по воспитательной работе и связям с производством ПГУПС Пётр Кириллович Рыбин.

У студенческих отрядов ПГУПС большая история. Но среди первых стройотрядовцев ПГУПС были те, кто строил БАМ. В этом году, как и 50 лет назад, студенты едут в дальние края за романтикой, «запахом тайги», при этом испытывая профессиональный интерес к такому историческому масштабному проекту.

— У нас есть два объекта, мы будем строить дорогу. В отряде 60 человек, есть ребята с опытом, тоже путейцы, но большинство едет в первый раз. Мы едем ради эмоций и опыта, хотим почувствовать атмосферу прежней романтики, — объясняет командир стройотряда «Байкал — Новая Чара» Роман Орлов.

В 1984 г. начал трудовую историю первый в стране круглогодичный отряд студентов-проводников «Смена», обслуживавший скорый поезд № 25/26 Ленинград — Москва. Отряд появился во многом благодаря энтузиазму и поддержке ректора ЛИИЖТа Евгения Яковлевича Красковского. Сотни студентов вуза прошли эту школу, познакомились со спецификой работы железнодорожного транспорта в режиме непрерывной производственной практики. 2 февраля 2018 г. фирменный поезд № 25/26 «Смена — Августин Бетанкур» был укомплектован двухэтажными составами.

Еще один круглогодичный отряд студентов-проводников — «Крылья Сапсана» — с 2019 г. обслуживает пассажиров высокоскоростного поезда Санкт-Петербург — Москва. Из круглогодичных и «исторических» — работает уже 37 лет — отряд помощников машиниста электропоезда «Ладoga». Сложную, но нужную городу работу делает с 2017 г. отряд «Путеец» — ремонт трамвайных путей.

В этом году появился новый (и единственный в стране) круглогодичный студенческий отряд «Поездной электро-механик» на железнодорожных составах Федеральной пассажирской компании.

Впервые в этом году на станции Санкт-Петербург — Сортировочный (Московский) будут работать 14 монтеров пути и 6 электромонтеров из отряда «Инфраструктура».

Бойцы отряда «Экспресс» работают контролерами в метро. Отряд «Атлант» будет заниматься благоустройством территории геолого-геодезической базы университета вблизи поселка Толмачёво Ленинградской области и завершающими работами на полигоне, являющимся совместным проектом ПГУПС и ОАО «РЖД». Педагогический отряд «Веста» направляется в детский лагерь «Юный железнодорожник».

Михаил КОЛЬЦОВ



ССО «Поездной электро-механик»



Бойцы отряда помощников машиниста электропоезда «Ладoga»



«Крылья Сапсана»



Бойцы семнадцати отрядов ПГУПС

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ВЕСТНИК ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ

«Санкт-Петербургский Вестник высшей школы» 7 (195) июль 2023. Спецвыпуск
Учредитель — Международный общественный Фонд культуры и образования

Информационно-образовательное издание.
Выходит ежемесячно, за исключением августа.
Шеф-редактор — Дмитрий Иванович Кузнецов
Главный редактор — Геннадий Николаевич Попов
Заместитель главного редактора — Дарья Владимировна Осинская
Литературный редактор — Ксения Павловна Худик
Корректор — Татьяна Анатольевна Розанова
Верстка и дизайн — Елизавета Александровна Гашицкая
Издатель — ООО «Информагентство «Северная Звезда»
Директор — Татьяна Валерьевна Попова
Помощник директора — Мария Александровна Чурсинова

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

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. Издаётся с 2004 г.
Мнение авторов может не совпадать с позицией редакции.

Издание Совета ректоров вузов Санкт-Петербурга и Ленинградской области

12+

Отпечатано в типографии ООО «Типографский комплекс «Девиз», 195027, Санкт-Петербург, ул. Якорная, д. 10, корпус 2, литер А, помещение 44. Объем 16 пол. Тираж 3000 экз.
При перепечатке материалов газеты ссылка на источник обязательна.

Распространяется по рассылке, цена свободная.
Подписано к печати 06.07.2023 г. № зак. ДБ-3564.
Дата выхода в свет 07.07.2023 г.