ИСТОРИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

200-летию
со дня основания Университета
посвящается



ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ИСТОРИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

В двух томах,
трех книгах

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ:

В. И. Ковалёв (председатель),
И. П. Киселёв (заместитель председателя),
М. М. Воронина, Г. П. Закревская, И. А. Елисеев, Л. А. Карпичева, Л. И. Коренев, А. П. Ледяев, В. В. Сапожников, В. В. Фортунатов

Санкт-Петербург
ПГУПС
2009

ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ИСТОРИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Том второй
Книга вторая

1985-2009

*Под общей редакцией В. И. Ковалёва,
И. П. Киселёва*

Санкт-Петербург
ПГУПС
2009

УДК 378.4 (091)
ББК ТЗ (2-2 СПб 712.35)
И90

Рецензенты:
профессор *Б. И. Иванов* (Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН, Санкт-Петербургский филиал);
профессора Петербургского государственного университета путей сообщения *В. А. Кудряшов, В. С. Суходоев, В. И. Ярохно*

Авторы-составители:
И. П. Киселёв (ответственный за выпуск),
М. М. Воронина, Н. А. Елисеев

И 90 **История Петербургского государственного университета путей сообщения: В 2 томах, 3 книгах. Т. 2, кн. 2. 1985–2009** / Под общей ред. В. И. Ковалёва и И. П. Киселёва. — СПб.: Петербургский государственный университет путей сообщения, 2009. — С. 404.
ISBN 978-5-7641-0238-2

Вторая книга второго тома монографии охватывает период истории Петербургского государственного университета путей сообщения с 1985 по 2009 г.

Издание предназначено для широкого круга ученых, специалистов-транспортников и строителей, историков науки и техники, преподавателей и студентов вузов.

УДК 378.4(091)
ББК ТЗ (2-2 СПб 712.35)

Издано по решению ученого совета
Петербургского государственного университета путей сообщения

ISBN 978-5-7641-0238-2 (т. 2, кн. 2)
ISBN 978-5-7641-0232-0

© Коллектив авторов, 2009
© Петербургский государственный университет путей сообщения, 2009

Предисловие

Вторая книга второго тома истории Петербургского государственного университета путей сообщения охватывает период с 1985 по 2009 г. и освещает деятельность коллектива высшего учебного заведения в то время, которое в историографии последних десятилетий принято называть периодом перестройки, распада СССР, образования Российской Федерации, реставрации капиталистических отношений в стране, вызвавших к жизни изменения в структуре собственности и управления всеми отраслями народного хозяйства, включая железнодорожную отрасль. Это определило и новую административно-организационную принадлежность вуза. Важные изменения в деятельности учебного заведения произошли в связи с переходом института в статус технического университета в ходе осуществления реформы системы высшего образования в стране.

В 1991 г. в связи с возвращением Ленинграду его исторического имени Санкт-Петербург вуз получил новое наименование «Петербургский институт инженеров железнодорожного транспорта» (ПИИТ). В ходе реформирования высшей школы, которая проводилась в начале 90-х годов, возникла новая категория высших учебных заведений — технические университеты. Одним из первых в отрасли этого статуса в 1993 г. добился ПИИТ, вуз стал именоваться Петербургским государственным университетом путей сообщения. Это не было лишь формальным изменением названия, в вузе усилилась фундаментальная подготовка студентов, в том числе и по гуманитарным предметам, был образован новый факультет экономики и социального управления.

В 2004 г. в процессе проводимой в стране административной реформы было упразднено Министерство путей сообщения. В эти же годы осуществлялось кардинальное преобразование всех организационно-хозяйственных и правовых начал деятельности железнодорожной отрасли, было сформировано Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» как хозяйствующий субъект. Функции государственного регулирования в железнодорожной сфере перешли к Министерству транспорта

Российской Федерации, в котором было сформировано Федеральное агентство железнодорожного транспорта. Оно теперь стало учредителем Петербургского государственного университета путей сообщения — вуза, который продолжал оставаться отраслевым учебным заведением.

В ходе социально-политического и экономического кризиса, потрясшего Россию в 90-е годы, транспортная отрасль страны претерпела весьма существенные изменения и понесла большие потери. Произошла приватизация автомобильного транспорта, распалась на сотни предприятий крупнейшая в мире авиакомпания «Аэрофлот», потерпели крах многие судоходные компании страны, например одна из крупнейших — Балтийское морское пароходство. Железнодорожный транспорт, испытывая большие экономические и финансовые трудности, во многом выполнял роль цементирующего фактора в экономике страны.

Несмотря на сложные условия работы в обстановке экономического кризиса 90-х годов профессора, преподаватели и сотрудники Университета продолжали подготовку специалистов, принимали активное участие в решении насущных задач транспорта и транспортного строительства. В эти годы практически не сократился выпуск специалистов. В структуре выполняемых научных работ произошли изменения, был сокращен объем исследований по железнодорожной тематике. Тем не менее груз проблем, прежде всего финансово-экономических, нарастал, устаревало оборудование, задерживались сроки ремонта учебных помещений, лабораторий, общежитий, что ставило под угрозу нормальное проведение учебно-воспитательного процесса.

С 2000 г. началось кардинальное обновление всей материально-технической базы вуза, велся комплексный ремонт зданий, учебных помещений, общежитий, интенсивно решались задачи компьютеризации учебного процесса и проведения научных исследований, улучшилась воспитательная работа со студентами. За период с 1999 по 2008 г. не более чем в 30 раз возрос годовой объем (в денежном исчислении) выполняемых вузом научно-исследовательских работ.

Книга подготовлена на основе отчетов о деятельности Университета, стенограмм заседаний ученого совета, публикаций в периодической печати и многочисленных материалов, предоствленных профессорами, преподавателями и сотрудниками, студентами и аспирантами вуза, которым авторы и редакционная коллегия приносят искреннюю благодарность.

При написании книги использованы материалы Российского государственного архива экономики, Центрального государственного архива Санкт-Петербурга, Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга, Центрального государственного архива кинофотофонодокументов Санкт-Петербурга, архивов Петербургского государственного университета путей сообщения и Октябрьской железной дороги, Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации, Центрального музей Октябрьской железной дороги; ранее опубликованных изданий по истории Университета: Красковский Е. Я. ЛИИЖТ в пути. – М.: Транспорт, 1990. – 167 с.; Глащенков Г. А., Павлов В. Е. Ректоры Петербургского государственного университета путей сообщения (1809–1989). – СПб.: ПГУПС, 1997. – 69 с.; материалы по истории Петербургского государственного университета путей сообщения и его отдельных подразделений, подготовленные Е. А. Аникевич, Ф. Э. Арэ, Е. А. Афанасьевой, Н. А. Бабинцевым, Т. А. Белаш, В. Г. Бестужевым, Л. С. Блажко, А. Ф. Богдановым, Г. И. Богдановым, М. А. Бойко, Е. Н. Бодуновым, В. А. Болотиным, Ю. П. Бороненко, М. Я. Брынем, А. Т. Бурковым, Н. С. Бушуевым, В. П. Быковым, Т. Е. Васильевой, Ю. А. Верженским, К. Н. Войновым, И. Е. Воробьевым, В. В. Гарбаруком, Г. А. Глащенковым, В. В. Говоровым, А. А. Голубевым, Д. И. Громовым, А. К. Гурвичем, А. К. Даниловым, Н. А. Джаши, Е. П. Дудкиным, Г. Я. Дымкиным, И. В. Евграфовым, В. В. Егоровым, С. В. Елизаровым, Ю. И. Ефименко, В. В. Ефимовым, Е. Ф. Жигалко, Н. А. Журавлевой, Г. П. Закревской, Г. К. Зальцманом, В. Г. Ивановым, И. А. Ивановым, М. В. Ивановым, Г. И. Игнатенковым, А. В. Индейкиным, Л. А. Карпичевой, К. К. Кимом, П. Л. Клемяционком, В. И. Ковалёвым, Т. П. Ковалёнок, О. Б. Ковалёнком, А. И. Кожевниковым, В. Н. Коншиной, Л. И. Кореневым, А. А. Корниенко, А. Г. Котенко, А. Е. Красковским, В. А. Кручеком, В. И. Крыловым, В. А. Кудряшовым, А. М. Кузнецовым, А. А. Лапинскасом, М. Н. Латутовой, А. П. Ледяевым, Г. В. Лоцмановой, В. Н. Маглышем, А. С. Мазневым, В. Д. Мартыновой, Н. Ф. Махновским, Э. М. Меладзе, Л. М. Минаковым, Е. Ю. Мокейчевым, В. В. Никитиным, Ю. А. Никитиным, В. И. Никитченко, Д. В. Никольским, В. П. Огородниковым, В. И. Ойя, С. Г. Опариным, В. Е. Павловым, А. В. Паниным, Ю. Г. Параскевопуло, Т. М. Петровой, Л. В. Политовой, И. В. Прокудиным, Д. И. Роенковым, Л. М. Родионовой, Н. К. Румянцевым, П. К. Рыбиным, М. М. Рязанцевым, В. М. Саввовым, В. В. Сапожниковым, Вл. В. Сапожниковым, Л. Б. Сватовской, Е. С. Свинцо-

вым, В. Л. Ситниковым, В. Н. Смирновым, В. В. Стрекопытовым, Р. Д. Сухих, В. С. Суходоевым, А. В. Тимофеевым, Т. С. Титовой, Е. Г. Толстовым, Н. В. Трепетиной, В. М. Улицким, В. Л. Ураловым, С. В. Урушевым, Е. А. Федоровым, В. В. Фортунатовым, В. А. Ходаковским, В. А. Хомоненко, В. П. Шиловским, А. В. Ширяевым, А. П. Цупиковым, Н. А. Чурковым, В. В. Яковлевым, П. П. Якубчиком, В. И. Ярохно.

В поисках документальных первоисточников, подборе иллюстративного материала и подготовке рукописи принимали участие: В. Ю. Афанасьева, З. Н. Баранова, С. А. Босов, Е. В. Богданова, Л. А. Давыдова, Е. Б. Доррер, Е. Г. Дятлова, И. М. Колоколова, М. Д. Корнилова, Л. К. Куралес, Л. В. Липатова, В. А. Морозов, С. П. Окунь, Е. В. Плахотская, Л. А. Сергеева, Н. Н. Тиханова, Н. В. Трепетина, Е. Н. Шишова.

Редакционная коллегия благодарит профессоров ПГУПС Ю. И. Ефименко, В. Е. Павлова и В. П. Огородникова, ознакомившихся с рукописью и внесших ценные дополнения.

Глава 7
Институт в период перестройки. Преобразование в технический университет. 1985–1998

Состояние железнодорожной отрасли. Институт в период социально-политических изменений в стране

В середине 80-х годов железнодорожный транспорт занимал ведущее место в транспортной системе СССР, выполняя более 65% внутреннего грузооборота и 45% междугороднего и пригородного пассажирооборота страны. Протяженность железных дорог СССР составляла около 11% от общей протяженности железных дорог мира. В нашей стране грузооборот железных дорог в 1984 г. составил 3 млрд 639 млн. ткм, было перевезено 4,2 млрд пассажиров. Железнодорожный транспорт общего пользования включал 32 железные дороги, объединявшие 179 отделений. Хозяйство Министерства путей сообщения представляло собой «государство в государстве»[1].

В период выполнения девятого пятилетнего плана развития народного хозяйства (1971–1975), принятого XXIV съездом КПСС, успешно развивались все составляющие сложного механизма

---

[1] Хозяйство МПС включало в себя 11 тыс. станций, 470 локомотивных и 418 вагонных депо, 731 дистанцию пути, 463 дистанции сигнализации и связи, 292 энергоучастка, а также 285 промышленных предприятий, 4 научно-исследовательских института, 16 высших учебных заведений, 88 техникумов, 33 проектных и конструкторских организаций, 1,7 тыс. общеобразовательных школ, 685 больниц, 259 отделов рабочего снабжения, 15,6 тыс. хлебозаводов и около 300 совхозов и подсобных хозяйств [Приложение к докладной записке министра путей сообщения Н. С. Конарева Генеральному секретарю ЦК КПСС М. С. Горбачеву о неотложных мерах по устойчивому обеспечению перевозок железнодорожным транспортом. 16 апреля 1985 г. [РГАЭ. Ф. 1884, оп. 105, д. 101172. Л. 110–151].



И. С. Конарев

отрасли[1]. Однако начиная с десятой пятилетки (1976–1980) в политической и экономической жизни страны все больше стали проявляться тенденции застоя. Пятилетние плановые задания по росту промышленного производства, по отраслям как группы «А», так и группы «Б» не были выполнены. В целом по промышленности рост производства вместо запланированных 35–39% составил 24%[2]. Это, естественно, сказалось и на выполнении плановых заданий железными дорогами. Необходимо также отметить, что с середины 70-х годов на МПС СССР



Поезд ЭР 200 на линии Ленинград — Москва. 2000 г.

[1] Железнодорожным транспортом страны были достигнуты основные плановые показатели: прирост грузооборота составил 29,6% вместо запланированных 22%, производительность труда возросла на 23,9% вместо 23% (Отчет Управления статистического учета и отчетности МПС СССР в министерство об основных показателях развития железнодорожного транспорта СССР в IX пятилетке [РГАЭ. Ф. 1884, оп. 105. д. 1743. Л. 6–7, 9–13].

[2] Железнодорожный транспорт СССР 1971–1991 г.: Сборник документов — М., 2003. — С. 4.

было возложено решение двух дополнительных очень сложных задач: строительства Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и вывода из застоя метрополитенов, работавших в пяти крупнейших городах страны, что отвлекало значительные финансовые и людские ресурсы[1].



И. Д. Соснов

С 1982 по 1991 г. Министерство путей сообщения СССР возглавлял выпускник Харьковского института инженеров железнодорожного транспорта Н. С. Конарев. В период его работы министром большое внимание уделялось развитию материально-технической базы железнодорожного транспорта. Было построено более 9 тыс. км новых железных дорог, 10 тыс. км вторых путей, введены в строй первые участки БАМ, рост производительности труда рассматривался как основа повышения экономической эффективности перевозочного процесса[2].

Министерство транспортного строительства, игравшее ведущую роль в развитии железных дорог страны, с 1975 по 1985 г. возглавлял выпускник Института И. Д. Соснов.

Изготовленный в 1974 г. первый советский скоростной электропоезд ЭР200 проходил испытания, совершенствовалась его конструкция. В этой работе активное участие принимали ученые ЛИИЖТ. В регулярную эксплуатацию поезд был введен по инициативе министра путей сообщения Н. С. Конарева 1 марта 1984 г. ЭР200 стал совершать по одному рейсу в неделю между Ленинградом и Москвой. Впоследствии, в 70–90-е годы XX столетия и в начале XXI века для обеспечения скоростного движения поездов продолжалась перманентная реконструкция железной дороги между двумя крупнейшими городами страны.

Двенадцатая пятилетка (1986–1990), проходившая под знаком перестройки в социально-политической жизни страны, не принесла существенных успехов в модернизации железнодорожного ком-

---

[1] Из решения коллегии МПС о постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 г. «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» [РГАЭ. Ф. 1884, оп. 105, д. 817. Л. 203–204].

[2] Министры и наркомы путей сообщения — М.: Транспорт, 1995. — С. 249.



Байкало-Амурская магистраль. Первый поезд в районе Нижнеангарска

плекса. Кризис в экономике, массовые забастовки шахтеров, нестабильность политической ситуации в ряде национальных республик привели к большим экономическим потерям предприятий железнодорожного транспорта. При этом железнодорожниками страны были предприняты значительные усилия по увеличению провозных и пропускных способностей железнодорожного транспорта, прежде всего за счет повышения массы поездов, внедрению новых технических средств. В научно-инженерное обеспечение решения указанных проблем внесли значительный вклад и ученые ЛИИЖТ.

В 70-х — начале 90-х годов были созданы несколько удачных конструкций новых локомотивов. В 1983 г. Новочеркасский электровозостроительный завод построил опытные образцы одного из самых мощных в мире грузовых электровозов переменного тока серии ВЛ85. Эти двухсекционные двенадцатиосные машины с 1985 г. выпускались серийно и предназначались для грузонапряженных линий с трудным профилем. В частности, планировалось их использование на БАМ.

В 1977 г. на проходившей в Москве международной выставке «Железнодорожный транспорт – 77» получили высокую оценку тепловозы серии ТЭП70 Коломенского завода. Эти машины, принятые к серийному производству в 1980 г., продолжают эксплуатироваться и в настоящее время. Разработка и освоение серийного производства тепловоза ТЭП70 были отмечены премией Совета Министров СССР.



Пассажирский тепловоз серии ТЭП70. 1973 г.



Опытный тепловоз серии ТЭП80. 1987 г.

В 1987 г. было завершено проектирование, а в 1988–1989 г. изготовлено два опытных образца нового восьмиосного односекционного пассажирского тепловоза ТЭП80 мощностью 6000 л. с. с электрической передачей переменно-постоянного тока и конструкционной скоростью 160 км/ч. В ноябре — декабре 1992 г. на участке Шлюз–Дорошиха Октябрьской железной дороги ВНИИЖТ и Коломенский завод провели специальные испытания локомотива



Л. И. Матюхин



Г. М. Фадеев



А. А. Зайцев

ТЭП80-0002 с вагоном-лабораторией при повышенных скоростях движения. 5 октября1993 г. в опытной поездке тепловоза была достигнута скорость 271 км/ч, что является мировым рекордом скорости движения для тепловозов.

В последние месяцы существования СССР, на протяжении короткого периода с 8 мая по 26 ноября 1991 г. министром путей сообщения являлся Л. И. Матюхин.

После распада СССР Указом Президента Российской Федерации Б. Н. Ельцина № 28 от 20 января 1992 г. МПС СССР было преобразовано в Министерство путей сообщения Российской Федерации.

Министром был назначен выпускник Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта Г. М. Фадеев

Постановлением Правительства Российской Федерации № 1212 от 14 октября 1996 г. в Министерстве путей сообщения были образованы 14 отраслевых функциональных департаментов для руководства соответствующими отраслями железнодорожного хозяйства.

Высшие учебные заведения железнодорожного транспорта стали подчиняться Департаменту кадров и учебных заведений МПС России.

К концу 90-х годов транспортный комплекс страны имел более 1,5 млн. км путей сообщения, в нем работали почти шесть миллионов человек. Важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры страны оставались железные дороги, на долю

которых приходилось (без трубопроводного) более 80% грузооборота и более 40% пассажирооборота[1]. После распада СССР в 1991 г. и обострения экономического кризиса произошел резкий спад объемов перевозок, который продолжался до 1998 г.

В 1996–1997 гг. министром путей сообщения России был выпускник ЛИИЖТ А. А. Зайцев. В период его работы были предприняты первые попытки создать концепцию реформирования работы железнодорожного транспорта в новых социально-политических и экономических условиях.



Н. Е. Аксёненко



В. И. Старостенко

14 апреля 1997 г. министром путей сообщения Российской Федерации был назначен Н. Е. Аксёненко. 12 мая 1999 г. он также назначается первым заместителем председателя Правительства Российской Федерации. 29 мая 1999 г. министром путей сообщения России становится В. И. Старостенко, который проработал на этом посту до сентября 1999 г.

К середине 90-х годов железнодорожная отрасль страны оказалась в тяжелом финансовом положении. Несопоставимо с доходами железных дорог возросли цены на электроэнергию, дизельное топливо, рельсы, подвижной состав[2]. К концу 2000 г. показатель величины отправления грузов составил около

---

[1] *Аксёненко Н. Е.* 160 лет Российских железных дорог // 160 лет Российских железных дорог: Матер. юбилейной науч.-практ. конф. 10–12 ноября 1997. — СПб.: МПС РФ, ПГУПС, 1998. — С. 6.

[2] Если доходная ставка по перевозкам в 1996 г. относительно 1990 г. увеличилась в 8363 раза, то цена на электроэнергию, потребляемую железнодорожным транспортом, возросла в 20032 раза (при этом для железных дорог тарифы на электроэнергию на 40% выше, чем для промышленных предприятий), цены на рельсы возросли в 18026 раз, на пассажирские вагоны — в 30973 раза, на дизельное топливо — в 14861 раз. [Аксёненко Н. Е. 160 лет Российских железных дорог // 160 лет Российских железных дорог: Матер. юбилейной науч.-практ. конф. 10–12 ноября 1997. — СПб.: МПСРФ, ПГУПС, 1998. — С. 7]



Дискуссионный клуб. ЛИИЖТ. 1990 г.
Ведущий – профессор В. З. Васильев (на фото справа)



Выступает профессор В. В. Фортунатов

53,3% от уровня 1991 г.[1] Тем не менее в условиях экономического кризиса, стремительной приватизации и распада сложившихся структур автомобильного, водного и авиационного транспорта, железные дороги оставались одной из немногих работоспособных структур государственного воздействия на экономику, которые спасли ее от полного развала.

События, происходившие в стране и в обществе: перестройка, демократизация, складывающиеся новые механизмы формирования структур власти, крах системы тоталитарного руководства государством КПСС, коснулись и коллектива ЛИИЖТ. Чрезвычайно возросла социально-политическая активность большинства сотрудников вуза. В годы перестройки в Институте начали развиваться новые формы проведения дискуссий, обсуждений самых острых социальных, экономических и политических проблем, по вопросам, связанным с повседневной жизнью учебного заведения. Состояние железнодорожного транспорта, его экономика, тяжелый вопрос так называемых «встречных перевозок» как результат неэффективного планирования, будущее БАМ, проект Ленинградской дамбы и идея переброски части стока северных рек — эти и многие другие темы звучали на конференциях, семинарах и совещаниях в форме «круглого стола» в стенах вуза.

Сотрудники вуза не стояли в стороне от социально-политических процессов в государстве, городе, отрасли. В 1989–1990 гг. около двух десятков преподавателей, аспирантов и студентов Института баллотировались в районные, городские, республиканские органы власти — Советы народных депутатов. Практически еженедельно, а иногда и несколько раз в неделю в Актовом зале, Комсомольской и Ленинской аудиториях Института проходили встречи кандидатов с избирателями, политические собрания и митинги. Профессор В. З. Васильев был избран депутатом Верховного Совета народных депутатов Российской Федерации, членом Комитета Верховного Совета по строительству, архитектуре и жилищно-коммунальному хозяйству (1990–1993) и депутатом Ленинградского городского совета народных депутатов,[2] членом Президиума и заместителем председателя Ленсовета (1990–1993). Доцент И. П. Киселев был избран депутатом Ленинградского городского совета народных

---

[1] *Аксёненко Н. Е., Лапидус Б. М., Мишарин А. С.* Железные дороги России: от реформы к реформе. — М.: Транспорт, 2001. — С. 144.

[2] Законодательство того периода допускало участие в выборных органах власти разного уровня, появился даже специальный термин «двойной депутат» для обозначения народных избранников, входивших в два выборных органа власти.

депутатов, председателем комиссии по транспортному комплексу и членом Президиума Ленсовета (1990–1993), в районные советы народных депутатов[1] Ленинграда были избраны несколько сотрудников вуза.

Стремясь активно участвовать в решении актуальных транспортных проблем, многие специалисты Института стали экспертами по самым актуальным проблемам транспортного комплекса города. На базе Института в те годы проводились многочисленные заседания экспертных групп по транспортным и строительным вопросам: обсуждались перспективы развития ленинградского метрополитена, проблемы сооружения станции метрополитена «Адмиралтейская», использования внутреннего железнодорожного полукольца Ленинградского узла для городских пассажирских перевозок, проекты строительства нового автобусного вокзала в районе станции метро «Звездная» и второй очереди аэропорта, проект ВСМ Ленинград — Москва и многие другие.

Попытка государственного переворота в августе 1991 г., распад СССР, роспуск КПСС, образование Российской Федерации с обновлением органов государственной власти создали новые социально-политические реалии, отразившиеся на жизни учебного заведения. Прекратили свое существование партийная (КПСС) и комсомольская организации вуза, последним секретарем парткома был доцент В. Г. Каратаев.

Структура Института, научно-педагогические кадры во второй половине 80-х годов

В 80-е годы Ленинградский ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова был передовым вузом отрасли, неоднократно выходил победителем в социалистическом соревновании среди высших учебных заведений.

В 1985 г. в Институте работали шесть дневных факультетов: механический; мостов и тоннелей; строительный; управления процессами перевозок; электромеханический; электротехнический, а также вечерний, заочный факультеты и деканат по обучению иностранных студентов. Имелись два факультета повышения квалификации: научно-педагогических кадров и инженерно-технических работни-

[1] В тот период существовал такой орган власти.



Митинг в Ленинской аудитории, посвященный вручению ЛИИЖТ переходящего красного знамени ЦК КПСС, Совета Министров, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ за победу в социалистическом соревновании в 1986 г. Знамя ректору вуза Е. Я. Красковскому вручает министр путей сообщения СССР Н. С. Конарев. 1987 г.

ков. В рамках системы воспитательной работы функционировал факультет общественных профессий, а профессиональную ориентацию школьников организовывал факультет юного железнодорожника. В 1985 г. в вузе сохранялись пять основных направлений, по которым велась подготовка студентов: факультеты строительный и мостов и тоннелей — в области строительства; подготовка инженеров-механиков — механический и электромеханический факультеты, подготовка специалистов в области силовой электротехники и электроснабжения — электромеханический факультет; подготовка специалистов по электронно-управляющим системам, устройствам автоматики, телемеханики, связи и электронно-вычислительной технике — электротехнический факультет; инженеров-управленцев — факультет управления процессами перевозок. Продолжалась также подготовка инженеров-экономистов по двум направлениям: экономика транспорта и экономика строительства.

Общенаучные и выпускающие (специальные) кафедры (всего 45 кафедр) входили в состав шести факультетов. Кафедры истории КПСС, политической экономии, философии и научного коммунизма, прикладной психологии, социологии и педагогики, а также кафедры физического воспитания и спорта и специальная (военная) кафедра подчинялись непосредственно проректору по учебной работе Института. Кафедра русского языка подчинялась деканату факультета по обучению иностранных учащихся.

В составе вуза работали более 140 учебных лабораторий и кабинетов, учебные мастерские, базы геодезической и геологической практики, библиотека, фонды которой насчитывали более миллиона томов. На выпускающих специальных кафедрах было 14 отраслевых лабораторий. Институт имел два филиала — в городах Великие Луки и Риге, и четыре учебно-консультационных пункта — в Волховстрое, Мурманске, Петрозаводске и Таллине. Всостав Института входили также НИИ мостов и единственный в стране Музей железнодорожного транспорта. В вузе имелись восемь общежитий для студентов и аспирантов, поликлиника.

На дневных факультетах обучались около 6,2 тыс. студентов, по вечерней системе — 1,2 тыс., по заочной форме — 5,3 тыс.[1] По состоянию на 1 июля 1985 г. на педагогической работе в вузе были заняты 783 чел., в том числе 77 докторов наук и профессоров, 388 кандидатов наук и доцентов, 317 старших преподавателей и ассистентов

[1] Данные 1984/1985 учебного года // Отчет о работе института за 1984/85 учебный год. — С. 122–123 [Архив ПГУПС].



Сотрудники Института, удостоенные почетных званий РСФСР. Памятная фотография. 1986 г.

без степени. В вузе преподавали известные ученые и опытные педагоги, удостоенные почетных званий: Н. И. Абрамов, С. В. Амелин, В. М. Волков, М. И. Воронин, В. С. Дикаревский, В. В. Длоугий, Г. Н. Жинкин, В. В. Ильин, А. В. Каракулев, Е. Я. Красковский, Н. Н. Маслов, И. И. Петров, А. В. Плакс, В. В. Стрекопытов, А. К. Угрюмов, А. И. Хожаинов, А. А. Яблонский, В. Ф. Яковлев и др. В составе профессоров и преподавателей работали 23 совместителя, в основном производственники с большим опытом. В аспирантуре вуза обучались около 160 чел.[1] В Институте в эти годы проходили обучение около 400 студентов и около 30 аспирантов и стажеров из зарубежных стран[2].



Е. Я. Красковский

В начале 1989 г. в соответствии с действующим положением ушел в отставку ректор Института, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, профессор Е. Я. Красковский — в 1988 г. ему исполнилось семьдесят лет. Евгений Яковлевич Красковский работал в должности ректора с августа 1968 г. Его деятельность оставила значительный след. Автор более 100 научных трудов, в том числе 18 монографий, Е. Я. Красковский являлся крупным организатором высшего образования, ученым и общественным деятелем. Им была разработана и внедрена в практику работы вуза система комплексного пятилетнего планирования учебно-воспитательной, научной работы и социального развития коллектива вуза, получившая заслуженную высокую оценку и признание во многих учебных заведениях страны. Под руководством Е. Я. Красковского в рамках Общественного научно-исследовательского института ЛИИЖТ и Октябрьской железной дороги были выполнены многие научные работы, в частности, разработан новый технологический процесс для Ленинградского железнодорожного узла (1980–1981); велось научное обеспечение организации скоростного движения на линии Ленинград — Москва (1973–1985), он стал одним из

[1] Отчет о работе института за 1984/85 учебный год. — С. 7. [Архив ПГУПС].

[2] Отчет о работе института за 1986/87 учебный год. С. 56 [Архив ПГУПС].



Открытие памятника лиижтовцам, погибшим во время Великой Отечественной войны. 1970 г.

инициаторов начала работ по созданию высокоскоростной железнодорожной магистрали Ленинград — Москва; ученые и специалисты Института принимали активное участие в проектировании и строительстве объектов БАМ, куда неоднократно выезжал и ректор ЛИИЖТ.

По инициативе Е. Я. Красковского и при его личных организационных усилиях были построены Дом физкультуры и спорта института, студенческое общежитие в г. Пушкине, новые корпуса общежитий № 2 и № 5 на Петроградской стороне, учебно-научный корпус кафедры тоннелей и метрополитенов, памятник лиижтовцам, погибшим во время Великой Отечественной войны (скульптор А. Г. Гаккель, архитектор И. Г. Явейн).

Евгений Яковлевич оказал большое влияние на улучшение гуманитарной подготовки студентов, по его инициативе была создана кафедра прикладной психологии, социологии и педагогики. Личным примером ректор способствовал эстетическому воспитанию студентов. Будучи страстным любителем музыки, обладая прекрасным голосом и исполнительским талантом, он на протяжении многих лет был участником самодеятельного, но профессионального по уровню исполнения, вокального коллектива преподавателей. Его выступления неизменно пользовались успехом на вузовских вечерах отдыха. Евгений Яковлевич заслужил славу «поющего ректора». Несомненно, это было актом, требовавшим определенного мужества и решительности со стороны руководителя такого ранга. Не будем забывать, что

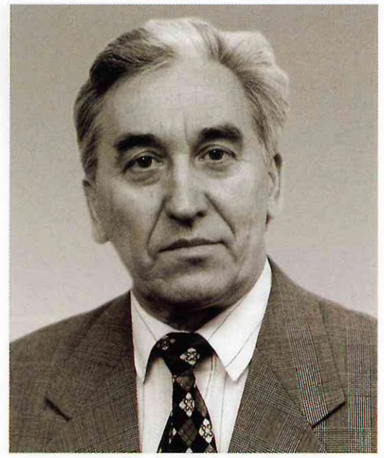


Выступление студенческого хора ЛИИЖТ с участием Е. Я. Красковского.



Слева направо: Б. Н. Квасников, Е. Я. Красковский, В. А. Кудрявцев. 70-е годы.

Е. Я. Красковский работал в непростой обстановке фактически полувоенного железнодорожного ведомства, а также в условиях, когда приветствовался подчеркнуто аскетический стиль поведения высоких партийных руководителей. Коммунист Е. Я. Красковский на протяжении нескольких лет был председателем ревизионной комиссии городского комитета КПСС.



В. Е. Павлов

В предыдущие десятилетия назначение ректоров вузов осуществлялось вышестоящим ведомством[1]. В середине 80-х годов в практику вошла выборность руководителей. На собраниях трудовых коллективов избирались директора заводов, начальники транспортных и строительных организаций, руководители научно-исследовательских институтов, ректоры вузов. 15 декабря 1988 г. на расширенном заседании ученого совета из нескольких претендентов ректором вуза был избран профессор В. Е. Павлов, работавший до этого проректором ЛИИЖТ по научной работе[2].

Перестройка высшего образования в железнодорожной отрасли

В середине 80-х годов Министерство путей сообщения для повышения качества подготовки специалистов стало проводить перестройку системы высшего отраслевого образования. Вновь был поднят вопрос о необходимости соединения обучения студентов с непрерывным общественно-полезным трудом. Организационные формы и подходы к достижению поставленной цели были

---

[1] В 20-е годы эта должность была выборной, последний раз ректор Ленинградского института инженеров путей сообщения избирался в 1925 г. //Протокол № 5 заседания ученого совета ЛИИЖТ от 15 декабря 1988 г.: Стенографический отчет [Архив ПГУПС. Дело № 801/5. Л. 47].

[2] В должности ректора ЛИИЖТ В. Е. Павлов был утвержден приказом МПС СССР от 16 февраля 1989 г. № 141 [РГАЭ. Ф. 1884, оп. 113, д. 1978. Л. 80]. Приказом МПС от 20 июня 1993 г. В. Е. Павлов утвержден ректором ПГУПС — стал первым ректором университета путей сообщения, 26-м руководителем вуза.

отражены в специальных программах «Укрепление дисциплины студентов и престижности железнодорожных специальностей» (1983) и «Поиск» (1985), которые были разработаны коллективом Института и одобрены Главным управлением учебных заведений МПС. Эти программы дополнялись целевыми программами «Кадры» — по подготовке докторов наук, и «Компьютеризация–90» по активному внедрению вычислительной техники в учебный процесс и научную деятельность. Главное из намеченного в этих программах содержала система подготовки инженеров во взаимодействии с производством, предложенная Е. Я. Красковским.

Предполагалось усиление роли факультетов и кафедр, студенческих коллективов в организации и проведении учебного процесса, а также создание условий для творческой работы как студентов, так и преподавателей, оснащение учебного процесса компьютерами, техническими средствами обучения и контроля знаний.

Была введена Государственная аттестация студентов на первом и пятом курсах с целью решения вопроса — в зависимости от учебных успехов и поведения студента — о возможности продолжения обучения в вузе и выдачи диплома инженера. При этом для выпускников, удостоенных диплома с отличием, совместно с железными дорогами — потребителями молодых кадров инженеров, решался вопрос о назначении их на должности с повышенным окладом. Предложения по этим вопросам содержались в упоминавшейся ранее программе «Поиск». Ее цель состояла в органическом сочетании обеспечения необходимых условий для творческой учебы студентов с высокой требовательностью, персональной и коллективной заинтересованностью и ответственностью. Эта программа формировалась еще в начале 80-х годов и опиралась на постоянное взаимодействие Института, его филиалов и учебно-консультационных пунктов (УКП) с учебными заведениями, предприятиями Октябрьской железной дороги, а также подшефными школами Октябрьского района Ленинграда.

В Институте работал факультет юного железнодорожника, деканом которого был д-р техн. наук, профессор И. М. Кокурин, создана сеть различных по продолжительности работы подготовительных курсов школьников и рабочей молодежи. Они действовали и на ряде железнодорожных узлов. Кафедры и филиалы вели разнообразную профориентационную работу. Институт имел тесные контакты со средними учебными заведениями Октябрьской и других железных дорог, воспитанники Малой Октябрьской (детской) железной дороги в Ленинграде были частыми гостями Института — для них проводились регулярные экскурсии по лабораториям и в железнодорожном музею при вузе. 30 августа 1987 г. по инициативе ЛИИЖТ и Октябрьской железной дороги в Ленинской аудитории Института состоялся педагогический форум членов ученого совета, директоров общеобразовательных школ, ПТУ, техникумов, а также руководителей Дорожного совета профсоюза и Главного управления



Совещание председателей государственных экзаменационных комиссий по итогам защиты дипломных проектов выпускниками Института. 1988 г.



Ученики школы № 229 Октябрьского района Ленинграда знакомятся с дисплейным классом Института. 1989 г.

кадров и учебных заведений МПС СССР. На нем был создан региональный педагогический совет. Тогда же было положено начало деятельности технического лицея на базе школы № 229 Октябрьского района. Организационная и методическая работа велась под руководством доцента И. П. Киселева — декана созданного в 1987 г. факультета довузовской подготовки и начальника отдела учебных заведений Октябрьской железной дороги Г. И. Баева, при активной поддержке ректора вуза профессора Е. Я. Красковского и начальника Октябрьской железной дороги А. А. Зайцева. Значительное участие в организации деятельности факультета приняли преподаватели Института: Н. А. Елисеев, А. М. Петухов, С. Ф. Порхаев и др. В 1986–1987 гг. была создана Заочная инженерная физико-математическая школа при ЛИИЖТ и отделе учебных заведений дороги. Уже через год прием в заочную школу осуществлялся по конкурсу, для поступающих проводились собеседования по математике и физике. Начиная с 1990 г. в вузе действовало шесть лицейских инженерно-технических классов из школ Северо-Западного региона России. Многие из выпускников школ, прошедших обучение в подразделениях факультета: в лицейских классах, на

подготовительных курсах и отделении, успешно прошли вступительные испытания и стали студентами ЛИИЖТ.

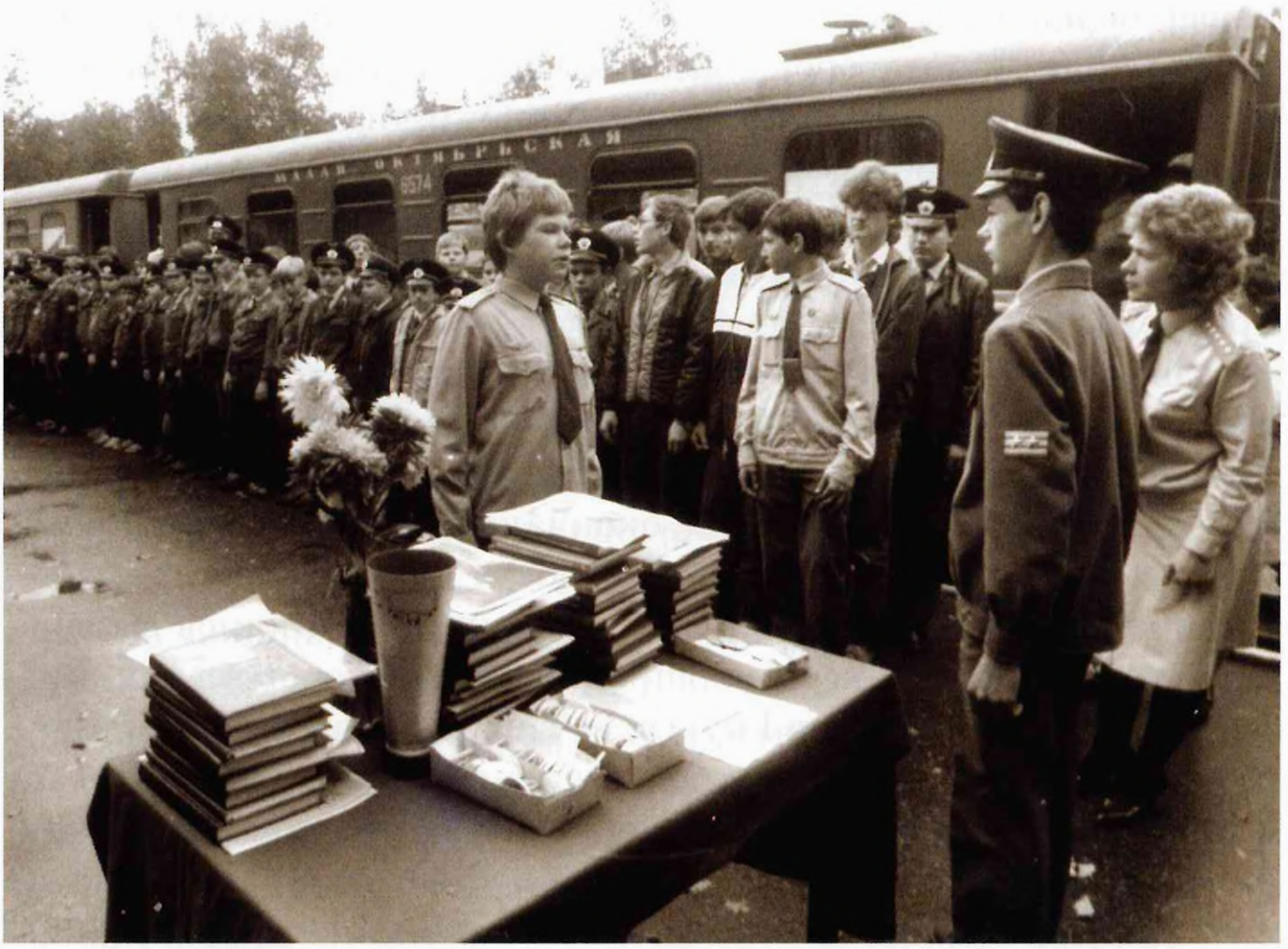
В конце 80-х годов городские власти предприняли попытку закрыть Малую Октябрьскую железную дорогу, поскольку в зоне прохождения ее трассы началось интенсивное жилищное строительство. Городскую инициативную группу по сохранению детской железной дороги возглавили декан факультета довузовской подготовки И. П. Киселев и научный сотрудники НИИ торфяной промышленности, первый машинист Малой Октябрьской А. К. Филиппов. В тесном контакте с руководством Октябрьской железной дороги, опираясь на актив педагогов детской дороги, родителей юных железнодорожников и бывших воспитанников детской магистрали, в ходе многочисленных гражданских акций: выступлений на телевидении и в газетах, удалось сохранить Малую Октябрьскую. При участии сотрудников Института в проектно-изыскательском институте «Ленгипротранс» разрабатывался проект новой детской дороги по трассе бывшей «Царской ветки» от станции метро «Купчино» до г. Пушкина[1].

Важным практическим результатом реализации программы «Поиск» стало привлечение абитуриентов к осознанному выбору будущей профессии. Прием студентов осуществлялся также по рекомендациям педагогических советов учебных заведений на основе прямых договоров с железными дорогами, предприятиями и строительными организациями. Отличникам техникумов, обучавшимся по новым скоординированным учебным планам и поступающим в Институт по своей специальности, предоставлялась возможность учиться на II курсе (с последующим изучением предметов I курса).

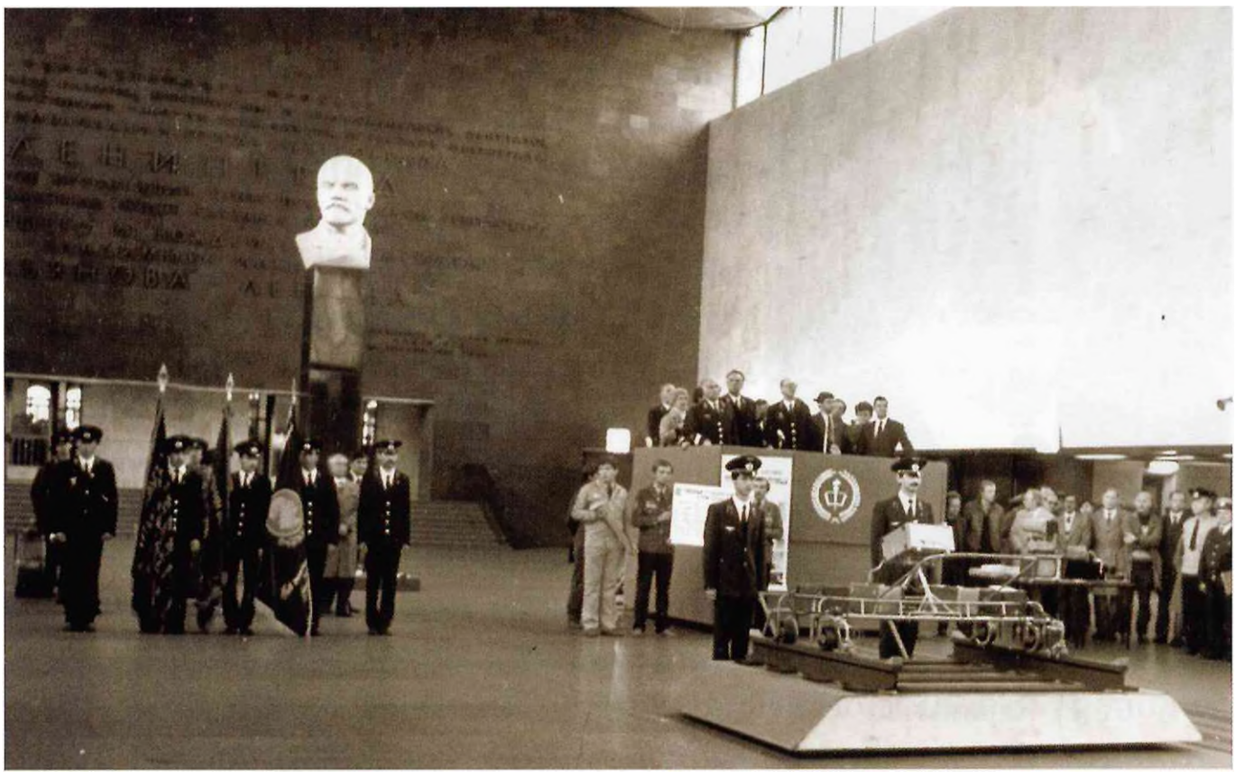
Для контроля работы студентов в вузе стала использоваться система аттестаций, которая включала периодическую аттестацию, проводимую дважды в семестр (промежуточную и после экзаменов), и итоговую — после окончания I и IV курсов. Работа комиссий строилась на основе гласности и с участием студенческого актива. По результатам аттестации применялись выработанные в Институте меры поощрений, а также система санкций. Например, для студентов I курса, не справляющихся с учебными планами, предусматривался перевод на обучение в техникум (по желанию на II курс) или отчисление. После IV курса аттестационная комиссия могла принять решение о досрочном выпуске не-

[1] К реализации проекта приступили в 2009 г.





Юные железнодорожники Малой Октябрьской железной дороги. 1988 г.



Праздник День знаний, проводимый Институтом совместно с Октябрьской железной дорогой на Московском вокзале в Ленинграде. 1 сентября 1985 г.

которых студентов в качестве техника путей сообщения (как это делалось в Институте в прошлом).

Программой «Поиск» предполагалась организация дифференцированной, углубленной подготовки студентов по специальным разделам высшей математики, иностранным языкам, работе с компьютерной техникой и по другим предметам. Такая подготовка строилась на факультативных началах по желанию студентов, проявляющих способности и увлеченность этими предметами. Она учитывалась при распределении выпускников на работу и направлении в аспирантуру.

Происходящая перестройка обучения привела к заметному увеличению объема самостоятельной работы студентов под контролем и при методической помощи преподавателей. Расширилось внедрение активных методов обучения в виде деловых игр и анализа конкретных производственных ситуаций, часть занятий из аудитории и лабораторий переносилась на производство, в учебно-научно-производственные комплексы.

Учебный план всегда был и остается главным нормативным документом для организации учебного процесса в вузе. Ранее учебный план по той или иной специальности разрабатывался по заданию ГУУЗ рабочей группой ученых, согласовывался с соответствующим главком МПС и утверждался министром



А. В. Каракулев

высшего и среднего специального образования СССР. Таким образом, он являлся обязательным для всех вузов отрасли, и внесения изменений не допускалось. Считалось, что обязательность исполнения единого учебного плана всеми вузами и регионами должна автоматически обеспечить одинаковое качество подготовки специалистов. Однако централизованный подход к составлению и реализации учебных планов не учитывал региональных и экономических особенностей конкретного вуза, а также накопленного им научно-методического опыта. Группа сотрудников Института под руководством профессора А. В. Каракулева разработала научно-методические рекомендации по составлению учебных планов. В них предусматривалось предварительное определение функциональных обязанностей будущего инженера данной специальности и обеспечение его необходимым массивом теоретических и практических знаний.

В 1987/1988 учебном году к работе по корректировке учебных планов в соответствии с запросами предприятий были привлечены студенты-старшекурсники, командированные производственными предприятиями. Темы дипломных проектов приблизились к реальным запросам производства. В 1987 г. впервые в практике вуза на кафедре экономики и организации строительства группой студентов из шести человек по заданию треста «Севзапстроймеханизация» был выполнен комплексный дипломный проект производства работ на двухсоткилометровом участке строящейся железнодорожной линии на полуострове Ямал[1]. В 1988/1989 учебном году из 771 защищенного дипломного проекта в 717 были включены задания, подготовленные производственными организациями[2].

Развивались учебно-научно-производственные объединения, в которые входили кафедры вуза и крупные транспортные, строительные и промышленные предприятия. В 1988/1989

[1] Отчет о работе института за 1986/87 учебный год. С. 14 [Архив ПГУПС].

[2] Отчет о работе института за 1988/89 учебный год. С. 15 [Архив ПГУПС].

учебном году 13 кафедр Института имели филиалы на производственных предприятиях, функционировали 20 учебно-научно-производственных объединений, в частности, кафедры строительных, дорожных машин и оборудования и Пушкинского путевого ремонтно-механического завода, кафедры локомотивов и локомотивного хозяйства и Даугавпилсского локомотиворемонтного завода, кафедры изысканий и проектирования железных дорог и проектно-изыскательского института «Ленгипротранс»[1]. К 1990/1991 учебному году действовали 22 учебно-научно-производственных объединения и 18 филиалов кафедр на производстве[2].

Весной 1988 г. в Институт поступили новые учебные планы по всем специальностям. В них были учтены и предложения ЛИИЖТ. И все же учебные планы были не лишены недостатков, они содержали спорные положения в отношении логичности расположения некоторых учебных дисциплин, унификации близких специальностей, производственной практики, гуманитаризации инженерного образования. В мае 1988 г. в ректорате состоялось расширенное совещание («круглый стол») с участием заведующих выпускающими кафедрами, представителей производства и студенчества. После этого под руководством проректора по учебной работе профессора И. В. Прокудина развернулась активная работа по совершенствованию учебных планов. Рассматривались предложения по включению новых дисциплин (обязательных и факультативных — по выбору студентов), например: некоторые разделы математики, история техники, история государства российского, безопасность движения поездов и ее техническое и психологическое обеспечение. В этой работе проявилась инициатива, творческий подход многих профессоров и преподавателей. Среди них Н. К. Анисимов, Л. С. Блажко, Ю. П. Бороненко, Н. С. Бушуев, В. В. Длоугий, Ю. Г. Козьмин, В. С. Суходоев, В. В. и Вл. В. Сапожниковы, Э. П. Селедцов, В. Л. Уралов, П. П. Якубчик и многие другие.

В 1990/1991 учебном году была введена сдача студентами-дипломниками государственных экзаменов по специальности[3], что сыграло положительную роль в улучшении подготовки выпускников.

---

[1] Отчет о работе института за 1986/87 учебный год. С. 19 [Архив ПГУПС].

[2] Отчет о работе института за 1990/91 учебный год. С. 14 [Архив ПГУПС].

[3] Отчет о работе института за 1990/91 учебный год. С. 21 [Архив ПГУПС].

Преобразование Института в технический университет

До 1991 г. вуз носил название «Ленинградский ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова», сокращенное наименование (аббревиатура) — ЛИИЖТ, к которому привыкли многие поколения выпускников. В 1991 г. Ленинграду было возвращено его историческое название — Санкт-Петербург. В связи с этим решением Ученого совета ЛИИЖТ от 21 ноября 1991 г. Институт был переименован в Петербургский институт инженеров железнодорожного транспорта (аббревиатура — ПИИТ[1]). В полном наименовании вуза было опущено упоминание имени академика В. Н. Образцова и государственных наград.

Распад СССР, социально-экономический кризис начала 90-х годов затронули и высшую школу страны. Происходили противоречивые процессы: с одной стороны, демократизация системы управления высшими учебными заведениями, освобождение их от мелочной опеки центральных органов, с другой — резкое уменьшение государственного финансирования. В это время открылось много новых учебных заведений, появились негосударственные вузы, в большинстве из них преобладали юридические, финансово-экономические, гуманитарные специальности. Престиж инженерного образования упал. Многие технические вузы начали обучать студентов по не свойственным им ранее направлениям: экономическим, бухгалтерского учета, юридическим. В те же годы в стране определяются три категории высших учебных заведений: университеты, в том числе и технические, академии и институты. Предполагалось, что в зависимости от статуса будет определяться и уровень фи-

---

[1] Исторически, с того времени, когда в ведении Наркомата путей сообщения СССР находились все виды транспорта и Ленинградский и Московский институты инженеров транспорта, употреблялись аббревиатуры ЛИИТ и МИИТ соответственно. Позже, когда эти вузы получили железнодорожную направленность, ленинградский вуз стал сокращенно именоваться ЛИИЖТ, но иногда, даже в ряде официальных документов, по-прежнему — ЛИИТ; Московский институт инженеров железнодорожного транспорта — только МИИТ. Принятие в 1991 г. для Петербургского института инженеров железнодорожного транспорта аббревиатуры ПИИТ подчеркивало общетранспортную направленность деятельности вуза.

нансирования учебного заведения. В повестку дня встал вопрос об определении места ПИИТ в сложившейся системе.

Предложения по изменению статуса и соответственно названия Института были неоднозначно встречены в среде профессоров и преподавателей вуза. Некоторые считали неправильным отказываться от используемого на протяжении более полутора веков названия «институт», но и противников добиваться присвоения вузу статуса технического университета практически не было. 15 октября 1992 г. этот вопрос был вынесен на заседание ученого совета. В результате широкого и всестороннего обсуждения было решено: «считать целесообразным переход института в разряд технического университета»[1]. После подготовки к аттестации Комиссия Государственного комитета Российской Федерации по высшему образованию, возглавляемая проректором по учебной работе Санкт-Петербургского государственного политехнического университета профессором В. Н. Козловым, приступила к проверке деятельности вуза.

Комиссия высоко оценила работу Института. Было отмечено, что ПИИТ ведет подготовку по широкому спектру технических, естественнонаучных, гуманитарных наук; выпускает специалистов, обладающих глубокими фундаментальными знаниями и высоким уровнем общей культуры. В учебном процессе участвуют научные и педагогические работники высшей квалификации. Институт имеет общепризнанные научные школы, значительные достижения в области фундаментальных и прикладных исследований. Осуществляется подготовка научно-педагогических кадров, в том числе через аспирантуру и докторантуру, повышение квалификации и переподготовка преподавателей вузов, а также специалистов с высшим образованием для предприятий различных отраслей экономики страны. Комиссия пришла к выводу о возможности присвоения Петербургскому институту инженеров железнодорожного транспорта государственного статуса: «высшее учебное заведение», а по виду образовательного учреждения — «университет».

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации, Государственный комитет Российской Федерации по высшему образованию переименовал

---

[1] Выписка из протокола № 1 заседания ученого совета ПИИТ от 15 октября 1992 г. [Архив ПГУПС].



Ученый совет Университета. 17 ноября 1994 г. Сидят в первом ряду (слева направо): С. М. Курмашев, В. П. Третьяк. П. Н. Маслов, М. И. Воронин, Н. П. Муша, И. Д. Фадеева, Н. А. Попова, Л. Б. Сватовская, А. А. Зайцев, В. Е. Павлов, А. Н. Ефанов, И. И. Кандауров, М. П. Смирнов, В. М. Волков, А. В Каракулев, В. Ф. Яковлев, Е. В. Луговая, Л. В. Куксина; стоят в первом ряду: П. П. Якубчик, А. П. Цупиков, Л. И. Коренев, С. С. Алексеев, Ю. А. Верженский, П. Г. Комохов, В. С. Дикаревский, Ю. Г. Козьмин, Б. Ф. Тарасов, К. Н. Дьяков, И. В. Прокудин, А. В. Индейкин, В. З. Васильев, Г. С. Афонин, А. К. Черников, С. В. Елизаров; стоят во втором ряду: В. Н. Черных, А. М. Костроминов, Е. П. Дудкин, А. Е. Красковский, О. Н. Филиппов, В. Г. Иванов, В. М. Аллахвердов, В. М. Петров, И. П. Киселев, Л. Н. Данильчик, М. Н. Новиков. В. М. Тумаков, С. В. Коланьков, А. Г. Ширяев, М. П. Лисовский, А. В. Панюшкин, В. А. Кудряшов, Ю. В. Боровских, Ф. Э. Арэ, Д. И. Громов, Н. М. Сидоров, В. П.Огородников; стоят в третьем ряду: А. П. Ледяев, Г. К. Зальцман, В. В. Стрекопытов, Ф. К. Беригард, Ю. П. Бороненко, В. Л. Уралов, И. А. Иванов, А. С. Мазнев, Б. П. Божовольнов, Р. Д. Сухих. В. В. Кондратов, А. И. Хожаинов. Ю. И. Ефименко. П. А. Ковров, В. А. Кудрявцев, Ю. Р. Гисматуллин, В. В. Яковлев, В. М. Попков, Ю. С. Фролов, Вл. В. Сапожников, Л. Н. Павлов, Н. И. Абрамов, А. А. Красногоров

Петербургский институт инженеров железнодорожного транспорта в Петербургский государственный университет путей сообщения[1].

Организационная структура, состав профессоров и преподавателей, особенности организации учебной работы технического университета

К моменту преобразования Института в технический университет в его составе по-прежнему работали шесть дневных факультетов, а также вечерний и заочный. С 1988 г. функционировал факультет довузовской подготовки, а с 1989 г. — гуманитарный факультет. До 1997 г. иностранных учащихся курировал деканат по обучению иностранных учащихся, с 1 февраля 1997 г. эти функции стало выполнять организованное на базе деканата Управление по международным связям. В вузе работали 786 преподавателей, из них 113 докторов наук, профессоров[2]. В начале 90-х годов в вузе обучались около 10,8 тыс. студентов, из них по дневной форме — 5,3 тыс., вечерней — 2,2 тыс., заочной — 3,3 тыс.[3]

---

[1] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 11 сентября 1992 г. № 1691-р; Постановление Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 15 июня 1993 г. № 459; Приказ Государственного комитета Российской Федерации по высшему образованию от 21 июня 1993 г. № 41 «О переименовании государственных высших учебных заведений»; Указание Министра путей сообщения № 144 у от 30 июня 1993 г. [Архив ПГУПС].

Вопрос о новом наименовании технических университетов рассматривался на совещании ректоров железнодорожных вузов в Главном управлении кадров и учебных заведений МПС в апреле 1993 г. Ректор МИИТ В. Г. Иноземцев предложил присвоить учебному заведению, которое он возглавлял, наименование «Московский государственный университет инженеров транспорта» по аналогии с названием «Московский институт инженеров транспорта», употреблявшимся с 1924 г. Однако совещание склонилось в пользу предложения ректора В. Е. Павлова: Московский государственный университет путей сообщения, поскольку оно соответствовало первому историческому названию «Институт инженеров путей сообщения». Кроме того, в 90-е годы в вузах отрасли, помимо инженеров, началась подготовка бакалавров и магистров. Постановлением Правительства МИИТ было присвоено новое наименование — Московский государственный университет путей сообщения. Первыми в системе МПС техническим университетами стали, помимо Московского, Петербургский, Ростовский, Хабаровский (указанный выше приказ МПС).

[2] Отчет о работе университета в 1992/93 учебном году, [Архив ПГУПС].

[3] Отчеты о работе университета в 1990/91; 1991/92; 1992/93 учебных годах [Архив ПГУПС].

После приобретения статуса университета были разработаны новые учебные планы по всем специальностям по подготовке инженеров со сроком обучения пять лет и с получением степени бакалавра после четырех лет обучения[1].

Важным шагом в укреплении университетского статуса вуза стало создание в 1994 г. факультета экономики и социального управления на базе гуманитарного факультета (в соответствии с решением ученого совета от 24 октября 1993 г.). Его задачей, помимо координации деятельности кафедр социально-экономического цикла и гуманитарного отделения, стала подготовка специалистов в области экономики и менеджмента. В состав факультета вошли кафедры иностранных языков, истории, политэкономии, прикладной психологии и социологии, философии, экономики транспорта. Деканом факультета был избран профессор кафедры политической экономии, д-р экон. наук В. П. Третьяк. В соответствии с государственной аккредитацией университета на новом факультете был осуществлен набор студентов по специальностям: бухгалтерский учет и аудит, экономика и управление на строительном предприятии, экономика и управление на предприятии железнодорожного транспорта, менеджмент (управление рынком транспортных услуг). На первый курс факультета в 1994 г. были зачислены 178 студентов. Вместе со студентами старших курсов, ранее проходивших обучение по указанным специальностям на других факультетах, общая численность студентов на факультете составила 452 человека.

Наряду с внедрением новых форм и направлений учебной работы Университет в начале — середине 90-х годов столкнулся с проблемами, которые отражали происходящие в обществе процессы. В частности, на фоне общего ухудшения положения армии в стране, упадка престижа военной службы значительные трудности испытывали офицеры военной кафедры (основана в 1926 г.). Крайне нерегулярно выплачивалось денежное довольствие, несколько лет не выдавалось обмундирование. Несмотря на усилия начальника кафедры полковника В. Г. Баранова и всю возможную поддержку ректора университета профессора В. Е. Павлова уволились многие офицеры-преподаватели, основной заботой которых, как, впрочем, и многих профессоров и преподавателей вуза, стало обеспечение нормальных условий жизни

[1] Отчет о работе университета в 1993/94 учебном году. — С. 7 [Архив ПГУПС].

своих семей. Сократился контингент студентов, обучающихся на военной кафедре, в некоторые годы выпуск кафедрой офицеров запаса составлял всего около 40 человек.

Естественнонаучная и общеинженерная подготовка студентов

Кафедры высшей математики, физики, химии, начертательной геометрии и графики, теоретической механики, теоретических основ электротехники по традиции относят к общетехническим, поскольку именно эти предметы составляют основу инженерного образования. Ранее в Институте небезосновательно считали, что если студент пройдет через «сито» высшей математики, то он станет настоящим инженером. Преподаватели кафедр встречают вчерашних школьников, учат их слушать лекции, анализировать материал, вести конспекты, на их плечи ложится основная нагрузка по превращению школьников в студентов.

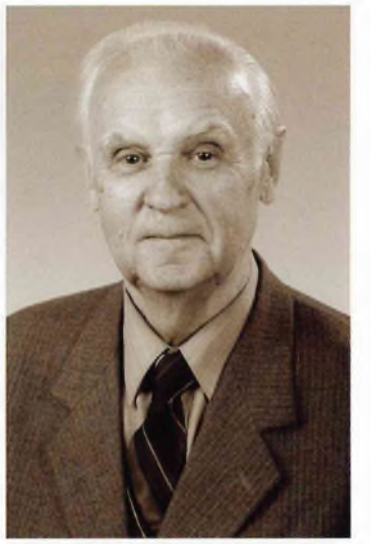
С 1971 по 1981 г. в Институте работали две математические кафедры: высшей математики и прикладной математики. Первой из них заведовал профессор Л. А. Кальницкий, второй — профессор П. А. Лебедев, специалист в области векторного анализа. Позже кафедры объединились. Однако введение в учебные планы математических дисциплин, связанных с математическим моделированием транспортных систем, привело к тому, что в 1987 г. была вновь создана кафедра прикладной математики, заведующим которой стал профессор Ю. В. Боровских, специалист в области теории вероятностей и математической статистики. В 1987–1997 гг. кафедрой высшей математики заведовал профессор Ю. Р. Гисматуллин, специалист в области ядерной физики. Усилилась прикладная направленность курса математики, и вследствие этого появилось большое разнообразие в учебных программах для разных специальностей. Однако учебные планы этих лет характеризуются уменьшением учебного времени, отведенного для математических дисциплин. Ю. Р. Гисматуллин сумел организовать методическую работу на кафедре так, что эти трудности преодолевались без серьезного ущерба для подготовки инженеров транспорта и строительства. Продолжалась и научная работа сотрудников кафедры. Так, под руководством профессора Ю. К. Демьяновича начал работу городской научный семинар «Вейвлеты и сплайны», действующий и по сей день.



Лабораторные занятия ведет профессор А. В. Панюшкин. 2004 г.

Кафедрой физики с 1977 по 1999 г. заведовал д-р техн. наук, профессор А. В. Панюшкин. На кафедре под его руководством была организована лаборатория физико-технических проблем транспорта. Основная тематика лаборатории — ядерная экология, в частности, организация безопасной перевозки радиоактивных грузов, изучение последствий содержания радиоактивных элементов в строительных материалах, в том числе и на железных дорогах, анализ последствий чернобыльской катастрофы и т. д. Кроме того, развернулись исследования по физике поверхностных явлений, в частности по проблемам обледенения различных объектов техники и смерзании сыпучих грузов. Были созданы новые нетрадиционные комбинированные средства защиты от обледенения, универсальная технология транспортировки смерзающихся сыпучих грузов и новый класс композиционных материалов, именуемых недокомпозитами. Теоретические разработки нашли применение в технологиях изготовления высококачественного льда для соревнований по скоростному бегу на коньках в Лиллехаммере, Норвегия (Зимние Олимпийские игры 1994 г.) и для чемпионата мира по хоккею в Санкт-Петербурге в 2000 г.

Развитие навыков инженерной графики, пространственного воображения, культуры инженерного технического мышления, умение пользоваться компьютерными системами отображения информации неразрывно связано с изучением дисциплин, преподаваемых кафедрой начертательной геометрии и графики, которую с 1974 г. возглавлял д-р техн. наук, профессор Б. Ф. Тарасов.



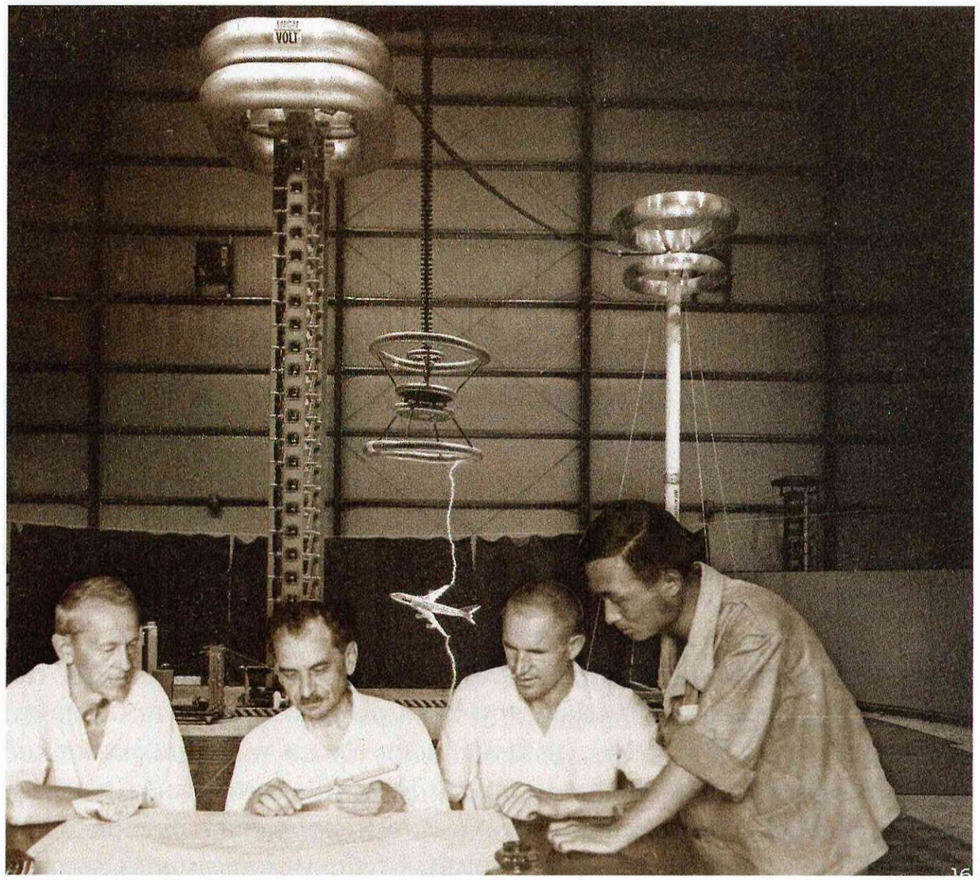
Б. Ф. Тарасов

Коллектив кафедры хранил и постоянно развивал традиции основоположников начертательной геометрии и продолжал исследования по научным направлениям в области прикладной геометрии: аналитические алгоритмы графических преобразований и их применение при автоматизированном решении инженерных задач (профессор Б. Ф. Тарасов, канд. техн. наук, доцент Р. И. Иванов, канд. техн. наук, ассистент В. Л. Кальницкий); сферическая геометрия, геодезическое и стереографическое проецирование, моделирование неориентируемых поверхностей (профессор Б. Ф. Тарасов, канд. техн. наук, доцент Н. П. Дмитриева); дизайн-разработки и эргономическое конструирование железнодорожной техники (старший преподаватель В. С. Трофимов, канд. техн. наук, доцент Г. Л. Андреев); построение пространственных кривых с заданной степенью гладкости и их применение при проектировании высокоскоростных автомобильных трасс и железных дорог (доценты Р. И. Иванов, Л. И. Коренев)[1]. Научно-исследовательской работой студентов в области инженерной графики на кафедре с 1983 г. руководил канд. техн. наук, доцент О. К. Лихачев.

В 1988 г. при кафедре в соответствии с указанием МПС была организована научно-исследовательская лаборатория дизайна на железнодорожном транспорте под руководством члена Союза дизайнеров России В. С. Трофимова. С 1998 г. в связи с расширением тематики научно-исследовательских работ лаборатория выделилась в самостоятельное подразделение ПГУПС. Лаборатория была закрыта в 2006 г. после ликвидации МПС и административной реформы, изменившей взаимоотношения подразделений вуза с предприятиями железнодорожного транспорта.

---

[1] 175 лет первой в России кафедре «Начертательная геометрия и графика» / Под общ. ред. Б. Ф. Тарасова: Рукопись. — 1984. — С. 226–229.



Профессор К. И. Ким (на фото крайний справа) под руководством академика М. П. Костенко (второй слева) проводит исследования по грозозащите авиационного электрооборудования. 60-е годы

Кафедрой теоретической механики с 1954 г. заведовал д-р техн. наук, профессор А. А. Яблонский. В 1986 г. эстафету руководства кафедрой принял д-р техн. наук, профессор В. Е. Павлов. Сотрудники кафедры вели учебные занятия на всех факультетах. В 90-е годы преподавателями кафедры были разработаны учебные пособия, позволяющие использовать современные математические методы и компьютерные технологии по всем разделам курса. Основные направления работы кафедры — применение методов теоретической механики к решению задач динамики подвижного состава железных дорог и транспортных сооружений, совершенствование методики преподавания теоретической механики, изучение истории развития железнодорожной науки и техники.

Одно из важнейших направлений общенаучной подготовки специалистов электротехнического и электромеханического

профиля обеспечивала кафедра теоретических основ электротехники, возглавляемая с 1977 г. д-ром техн. наук, профессором К. И. Кимом[1], крупным специалистом в области электродинамики сплошных сред. Им была разработана теория переходных процессов в асинхронных электроприводах, исследованы теоретические аспекты динамической устойчивости работы асинхронных и синхронных машин, предложен, теоретически обоснован и экспериментально исследован магнитогидродинамический способ преобразования энергии с использованием поршневых потоков.

В 1988 г. кафедру возглавил д-р техн. наук, профессор, действительный член Российской академии транспорта А. В. Гамаюнов, развивший в рамках существующей школы новое научное направление — неразрушающий контроль качества силовых полупроводниковых приборов. Его научные разработки внедрены на железных дорогах и многих заводах полупроводниковой техники России. В 1998 г. на базе кафедры были созданы Институт управления качеством электротехнических систем и Научно-внедренческий и экспертный центр по управлению качеством электротехнических систем. После безвременной кончины профессора А. В. Гамаюнова кафедру в апреле 1999 г. принял д-р техн. наук, профессор, действительный член Нью-Йоркской академии наук (США), член Королевской научной ассоциации (Великобритания) член Института инженеров по электротехнике и радиоэлектронике (США, IEEE), действительный член Европейской академии естественных наук (Германия) К. К. Ким.

Гуманитарная подготовка студентов

Процессы, происходящие в советском обществе в середине 80-х годов, неоднозначно оцениваются в современной исторической литературе. «Перестройка» и «гласность» породили как позитивные, так и негативные последствия. Развитие плюралистических воззрений в обществе, отход от главенствующей идеологии в государственном строительстве, реставрация капиталистических

[1] С 1950 г. кафедру возглавлял д-р техн. наук, профессор В. Ф. Табачинский, руководивший ею до 1974 г. (в 1952–1953 гг. кафедрой заведовал д-р техн. наук, профессор А. Е. Берендеев), с 1974 по 1977 г. кафедру возглавлял д-р техн. наук, профессор М. Н. Новиков.





Открытие выставки ленинградских художников в Институте. 1989 г.



В. В. Ильин

отношений в России сказались и на учебной деятельности вузов, привели к кардинальным изменениям в преподавании ряда дисциплин гуманитарной и социально-экономической направленности.

Основным организующим и координирующим звеном системы гуманитарного образования в Институте стал гуманитарный факультет, впоследствии факультет экономики и социального управления. В состав этого факультета на правах отделения вошел факультет общественных профессий (ФОП), организованный в 1974 г.

Как и в предыдущие годы, гуманитарное образование строилось по двум принципиальным направлениям. Первое — общеобразовательное — было рассчитано на всех студентов. Для этого в расписание занятий включались публицистические лекции и беседы по вопросам культуры, этики, эстетики. Предусматривались встречи с деятелями культуры, посещение спектаклей, концертов. Велась также индивидуальная подготовка студентов, проявивших способности в том или ином виде научных знаний, общественной работы, искусства, журналистики и т. д. Как первое, так и второе направление гуманитарного образования предусматривало тесное и конкретно выраженное взаимодействие Института с культурно-просветительскими учреждениями города.

Изменения в стране коснулись социально-экономических кафедр. В конце 1987 г. кафедру истории КПСС возглавил кандидат исторических наук, с 1990 г. — доктор, профессор В. В. Фортунатов. В 1990 г. кафедра была переименована в кафедру истории. Изменились названия и содержания курсов, преподаваемых сотрудниками кафедры. История России стала главной составляющей курсов, которые начали преподавать студентам.

На кафедре философии, которую возглавлял д-р филос. наук профессор В. В. Ильин, были упразднены курсы «Диалектический материализм», «Исторический материализм», «Теория научного коммунизма». Для студентов было введено преподавание дисциплин: история философии, онтология, гносеология, социальная философия, политология, социология. Велись факультативные курсы по повседневному и деловому этикету. На кафедре

сформировались два отделения: философии и политологии. Аспиранты всех специальностей слушали курс истории и философии науки. В 1991 г. заведующим кафедрой был избран д-р филос. наук, профессор В. П. Огородников — специалист в области теории детерминизма (определенности и организованности природных и социальных процессов). Научную школу профессора В. П. Огородникова представляли на кафедре кандидаты философских наук, доценты, защитившие диссертации под его руководством: А. Г. Егоров, А. В. Машенцев, О. А. Билан и Л. Д. Минкинен.

Кафедру политической экономии в 1979–1986 гг. возглавлял д-р экон. наук профессор С. И. Бойков. С 1986 по 1996 г. заведующим кафедрой был д-р экон. наук, профессор В. П. Третьяк, под руководством и при непосредственном участии которого была проведена серьезная корректировка курсов, преподававшихся на кафедре. В 1996 г. профессор В. П. Третьяк перешел на работу в Министерство путей сообщения Российской Федерации, позже продолжил преподавательскую работу в других вузах. С 1996 г. кафедрой политической экономии заведовал канд. экон. наук доцент А. Н. Лякин. С 1993 по 2000 г. кафедра была выпускающей по специальности «Менеджмент».

В середине 90-х годов кафедра прикладной психологии, заведование которой в 1997 г. принял д-р филол. наук, профессор М. В. Иванов, обеспечивала чтение нескольких учебных курсов. Когда осенью 1991 г. в вузах был отменен курс истории КПСС, кафедра первой в стране начала вести занятия по культурологии, причем методические разработки ЛИИЖТ легли в основу государственного стандарта по данной дисциплине. В 1998 г. на кафедре были введены курсы: «Саморегуляция» (для студентов факультета ЭСУ), «Конфликтология» и «Организационное поведение» (на заочном отделении).

В состав факультета вошла кафедра иностранных языков, которой руководила профессор И. Д. Фадеева. В условиях перестройки и все большей открытости в контактах с внешним миром, развития средств массовой информации, в том числе и появления сети Интернет, неизмеримо выросло значение иностранных языков в подготовке специалистов. Курс обучения иностранному языку приобрел коммуникативно-ориентированный характер, обучение общению на иностранном языке рассматривалось как некая модель естественного, социокультурного и профессионально-делового общения.

Воспитательная работа со студентами

Восьмидесятые годы XX столетия — переломные в истории нашей страны, оставили глубокий след и в хронике Института. Менее чем за десять лет коренным образом изменилась социально-политическая и экономическая обстановка в стране, был реставрирован капитализм, на официальном уровне отвергнуты коммунистические идеалы, служившие ориентирами во всей политико-воспитательной работе, в том числе и в вузах. С середины и до конца 80-х годов видим в стране стремительный, по историческим меркам, переход от политически выверенной в рамках марксистко-ленинской идеологии системы воспитания к аполитичным, размытым формам декларации общечеловеческих принципов и норм поведения в работе с молодежью. На фоне нарастания социально-экономического и политического кризиса в стране роль воспитательного процесса в вузах стала неправомерно занижаться. Отбрасываются вчерашние формы воспитательной работы, прекращаются массовые мероприятия, обязательные для студентов в прошлые десятилетия: первомайские и ноябрьские демонстрации, рейды в «добровольной» народной дружине, участие в ленинских коммунистических субботниках.

После августовского кризиса 1991 г. прекратили свое существование партийная (КПСС) и комсомольская организации. Упоминания о «воспитании» в высшей школе фактически были изъяты из нормативных государственных документов. Законом Российской Федерации «Об образовании» (в редакции 1992 г.) не подкреплялись существовавшие прежде концепции воспитания детей и молодежи.

Тем не менее процесс воспитания студентов в Университете не прекращался, хотя в этой работе не хватало целенаправленности, координации, системности. Решающее значение в жизни нашего университета имела приверженность преподавателей, сотрудников, студентов историческим ценностям и традициям, которые складывались и укреплялись на протяжении всех лет со дня основания учебного заведения. Это дало возможность даже в образовавшемся «воспитательном вакууме» сохранить основные направления воспитательной деятельности. Преподаватели не только гуманитарных кафедр несли студентам знание истории нашей страны, техники, культуры, этики, гражданственности. Воспитанием патриотизма занималась военная ка-





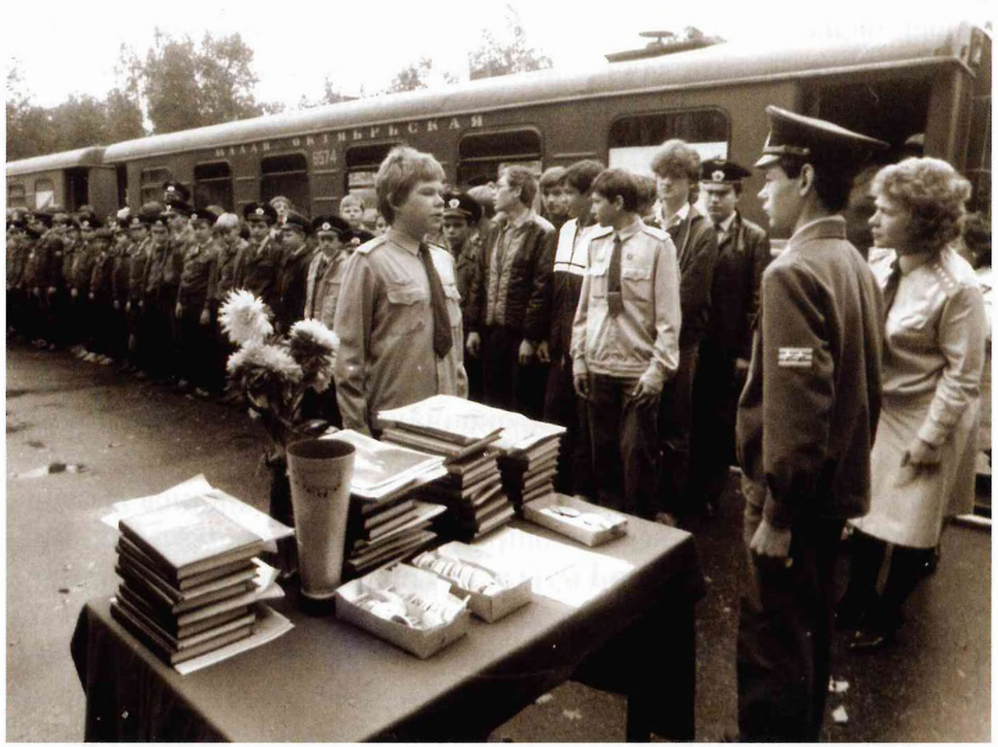
Колонна ЛИИЖТ на первомайской демонстрации 1987 г.



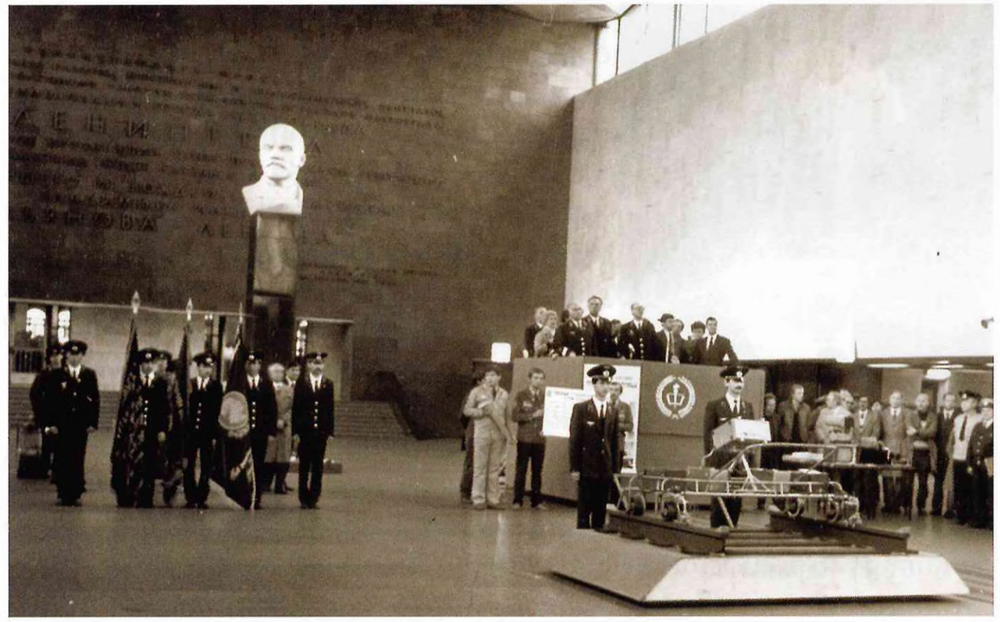


Учения по гражданской обороне студентов и преподавателей Института. 1986 г.





Юные железнодорожники Малой Октябрьской железной дороги. 1988 г.



Праздник День знаний, проводимый Институтом совместно с Октябрьской железной дорогой на Московском вокзале в Ленинграде. 1 сентября 1985 г.

которых студентов в качестве техника путей сообщения (как это делалось в Институте в прошлом).

Программой «Поиск» предполагалась организация дифференцированной, углубленной подготовки студентов по специальным разделам высшей математики, иностранным языкам, работе с компьютерной техникой и по другим предметам. Такая подготовка строилась на факультативных началах по желанию студентов, проявляющих способности и увлеченность этими предметами. Она учитывалась при распределении выпускников на работу и направлении в аспирантуру.

Происходящая перестройка обучения привела к заметному увеличению объема самостоятельной работы студентов под контролем и при методической помощи преподавателей. Расширилось внедрение активных методов обучения в виде деловых игр и анализа конкретных производственных ситуаций, часть занятий из аудитории и лабораторий переносилась на производство, в учебно-научно-производственные комплексы.

Учебный план всегда был и остается главным нормативным документом для организации учебного процесса в вузе. Ранее учебный план по той или иной специальности разрабатывался по заданию ГУУЗ рабочей группой ученых, согласовывался с соответствующим главком МПС и утверждался министром

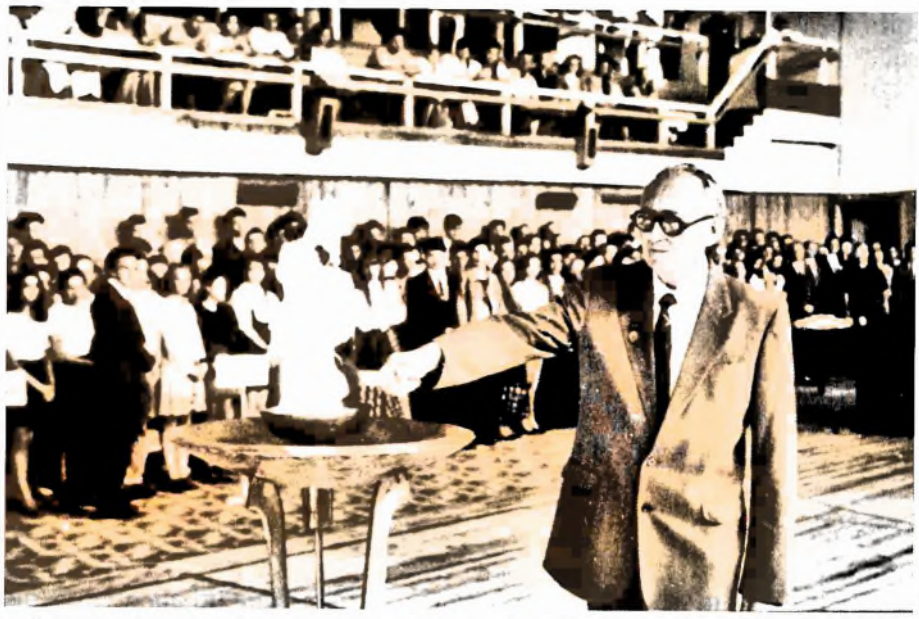


Памятная стела в мемориальном дворе Института. Фото 2007 г.

федра. Деканаты старались привить студентам такие качества, как дисциплинированность, чувство долга, ответственное отношение к учебе.

Коллектив Университета бережно хранит намять о грозных и героических днях Великой Отечественной войны, о сотрудниках и студентах, отдавших жизнь за свободу Отечества. Композиция мемориального двора Университета (ограниченного 2-, 3-, 4-, 5-м корпусами) к празднованию 50-летия Великой Победы в 1995 г. была дополнена стелой с именами погибших в 1941–1945 гг. сотрудников и студентов вуза. Автор проекта стелы — архитектор В. И. Черепанов.

Традиционная воспитательная работа проводилась в общежитиях. Внеучебная работа со студентами складывалась из мероприятий ко Дню знаний, выпуску специалистов, памятным историческим событиям, связанным с именами знаменитых питомцев и др. Проводились конкурсы на лучший дипломный проект с вручением премий имени выдающихся ученых, работавших в вузе. Продолжали работать круглогодичные студенческие отряды проводников «Смена» и помощников машинистов



Торжественное посвящение в студенты. Символический «Огонь знаний» зажигает почетный профессор Университета В. М. Волков. Дом физической культуры Университета. 1996 г.



Торжественное посвящение в студенты. Первокурсников поздравляет начальник Октябрьской железной дороги, выпускник Института В. Н. Морозов. Дом физической культуры Университета. 1996 г.

«Ладога». По-прежнему выступали хоровой ансамбль «Кантус», оркестр народных инструментов, вокально-инструментальный ансамбль; проводились встречи Клуба веселых и находчивых.

Вместе с тем снизился прежний размах физкультурно-массовой работы, потерял свою активность спортивный клуб, хотя спортивные достижения сборных команд вуза в соревнованиях различного уровня по-прежнему оставались высокими.

Многие преподаватели — главные воспитатели студентов — были поставлены в такие условия, что в свободное от занятий время должны были искать заработок «на стороне», чтобы прокормить семью.

Социальные проблемы студенчества, его новый облик, необходимость сохранения традиций и престижа старейшего транспортного вуза страны интенсивно обсуждались на заседаниях ректората, ученых советов Института и факультетов, на кафедрах.

С 1997 г. была введена должность проректора по воспитательной работе, на которую был назначен опытный педагог доцент В. В. Егоров, проработавший более десяти лет заместителем декана электромеханического факультета.

Основные направления научно-исследовательской деятельности вуза

Период с середины 80-х до конца 90-х годов Университет, как и вся страна, прожил в сложной обстановке политического и экономического кризиса. Галопирующая инфляция, многократное сокращение объемов государственного и отраслевого финансирования научных исследований не могли не сказаться на характере научной деятельности кафедр вуза. В эти годы произошел значительный отток научных кадров, возникли проблемы смены поколений исследователей, педагогов, организаторов подразделений в системе высшего образования — деканов, заведующих кафедрами. Молодые энергичные специалисты вынуждены были перейти на производство, открыть самостоятельное дело в производстве, торговле и новой системе снабжения — массовом появлении так называемых «челноков», многие из которых рекрутировались именно из среды интеллигенции, в том числе вузовской.

Тем не менее в Университете практически на всех кафедрах удалось сохранить костяк научных сил, продолжались, хотя и в гораздо меньших объемах, исследования по заказу МПС Российской Федерации, других организаций, в том числе и зарождающихся коммерческих, акционерных структур. Вследствие инфляции 90-х годов и резких изменений соотношения рубля к конвертируемым валютам практически невозможно привести достоверные данные о сопоставимых объемах научных исследований, выполненных в вузе в этот период.

Транспортное, промышленное и гражданское строительство

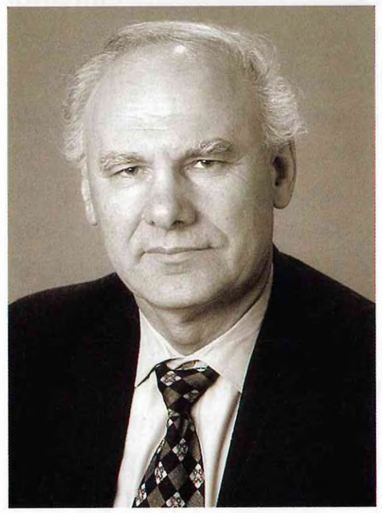
Кафедры, основная научная деятельность которых связана с указными направлениями, входили в состав факультета мостов и тоннелей и строительного. До 1989 г. факультет мостов и тоннелей возглавлял д-р техн. наук, профессор П. Г. Комохов, в 1989–1999 гг. деканом был д-р техн. наук, профессор А. П. Ледяев, с 1999 г. профессор Г. И. Богданов. Деканом строительного факультета с 1979 по 1987 г. работал д-р техн. наук, профессор И. В. Прокудин, с 1987 г. факультет возглавлял д-р техн. наук, профессор В. Г. Иванов.

Научная деятельность кафедры изысканий и проектирования железных дорог, которой с 1985 г. заведовал канд. техн. наук профессор В. М. Петров, в указанный период во многом была связана с организацией скоростного железнодорожного движения и проблемой строительства высокоскоростных магистралей (ВСМ). С 1989 г. В. М. Петров был заместителем генерального конструктора ВСМ в рамках Государственной научно-технической программы «Высокоскоростной экологически чистый транспорт». Сотрудники кафедры принимали активное участие в разработке социально-экономических и технико-эксплуатационных вопросов проектирования ВСМ Петербург — Москва, БАМ, железных дорог полуострова Ямал и Севера Сибири. Накопленный практический опыт послужил основанием для создания в проектно-изыскательском институте «Ленгипротранс» первого в стране филиала кафедры, который работает уже почти четверть века.

В 1997 г. В. М. Петров перешел на работу в руководящие органы созданной в 1995 г. по решению ученого совета Межрегио-



Г. Н. Жинкин



И. В. Прокудин

нальной общественной организации «Корпус инженеров путей сообщения». В 1997–1998 гг. заведующим кафедрой был канд. техн. наук доцент Н. С. Бушуев, который большое внимание уделял производственно-практической подготовке студентов, а впоследствии возглавил эту работу в масштабах Университета. С 1998 г. кафедру возглавил д-р техн. наук профессор Е. С. Свинцов, положивший начало комплексным исследованиям по развитию региональных транспортных систем. Кафедра успешно сочетает теоретические разработки с их практическим внедрением на Октябрьской железной дороге (А. Н. Поберезкий), железных дорогах Севера, космодроме Байконур, Южно-Кавказской железной дороге (Армения), в Сирии (Е. С. Свинцов, С. В. Шкурников).

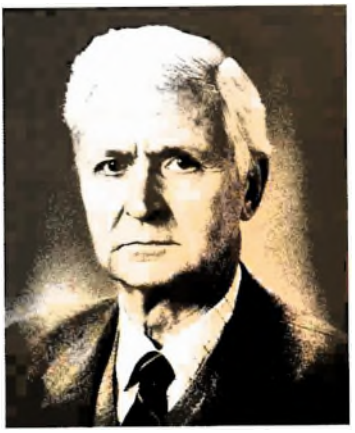
Кафедру экономики и организации строительства до 1992 г. возглавлял д-р техн. наук, профессор Г. Н. Жинкин. Сменивший его на посту заведующего д-р техн. наук, профессор И. В. Прокудин, занимающийся проблемами динамики железнодорожного земляного полотна, экономики и организации строительства, имел также большой опыт организаторской работы в вузе. С 1987 по 1999 г. он являлся проректором Университета по учебной работе.

На кафедре работали также доктора наук В. П. Хибухин, В. Д. Ардзинов, С. Г. Опарин. В 90-х годах на кафедре стали развиваться новые направления исследований, в частности экономико-математические методы и моделирование при проектировании организации железнодорожного строительства, проблемы экономической эффективности инвестиций в железнодорожном строительстве с учетом изменений в результате рыночных преобразований в экономике страны.

Увеличение скоростей движения и веса поездов поставило перед учеными важную проблему динамики железнодорожного земляного полотна. Научные работы в этом направлении продолжались под руководством И. В. Прокудина. В. И. Лагойский, А. И. Кистанов, Л. П. Зарубина, Л. С. Лапидус, И. И. Костюков изучали колебательный процесс земляного полотна и снижение прочностных характеристик грунтов под влиянием вибродинамического воздействия от проходящих поездов. Накопление экспериментальных данных позволило профессору И. В. Прокудину создать динамическую теорию предельного состояния грунтов, основные научные положения которой заключались в выявлении закономерности распространения колебаний в теле земляного полотна и за его пределами в зависимости от типа и вида подвижного состава, от скорости движения и осевых нагрузок, от состояния колесных пар и конструкции пути, от типа шпал и скреплений. В результате исследований впервые появилась возможность определения и прогнозирования несущей способности железнодорожного земляного полотна при различных скоростях движения и осевых нагрузках.



Электродное поле для электрохимического закрепления грунта откосов. Проект выполнен при участии ученых кафедры экономики и организации строительства. 80-е годы.



Ф. Э. Арэ



В. С. Дикаревский



Е. Г. Петров

В 1985 г. заведующим кафедрой гидравлики был избран профессор Ф. Э. Арэ, ветеран Сибирского отделения АН СССР. Итоги его научной деятельности детально отражены в монографиях по термоабразии морских берегов, одна из которых переиздана в США. Под руководством Ф. Э. Арэ кафедрой в сотрудничестве с институтом «Ленгипротранс» проводились гидрологические исследования в Арктике.

С 1997 г. на кафедре гидравлики и гидрологии, которую возглавил д-р техн. наук, член-корреспондент РАСХН профессор В. И. Штыков, получили дальнейшее развитие исследования, связанные с мелиорацией (орошением и осушением). Под его руководством была разработана теория гидравлического расчета бесполостного дренажа. В период с 1998 по 2007 г. бесполостной дренаж наряду с применением в области мелиорации был реализован в проектах инженерной защиты ряда важных объектов в России и за рубежом, в частности, площадки строительства одного из энергоблоков Ленинградской АЭС, полигона захоронения опасных отходов «Красный Бор» в Ленинградской области, дренирования оснований I и II энергоблоков Ляньюньганской АЭС в Китае и др.

С 1965 по 1996 г. кафедрой водоснабжения и водоотведения заведовал д-р техн. наук, профессор В. С. Дикаревский — специалист в области надежности и экономичности систем трубопроводов, защиты их от скоплений воздуха и гидравлических ударов.

В 1996 г. кафедру возглавил д-р техн. наук, профессор В. Г. Иванов — один из ведущих ученых страны в области механической очистки и тонкослойного отстаивания природных и сточных вод. Практические результаты исследований В. Г. Иванова воплотились в созданных высокоэффективных конструкциях отстойников различного назначения для производственных и коммунальных предприятий.



В. Г. Иванов

На кафедре под руководством профессора Е. Г. Петрова группой исследователей — В. Г. Ивановым, В. С. Дикаревским, С. Г. Амеличкиным, продолжались работы по внедрению в промышленности и на предприятиях железнодорожного транспорта активированных алюмосиликатных сорбентов. Впервые в мировой практике были начаты целенаправленные систематические исследования (В. Г. Иванов, П. П. Бегунов С. Г. Амеличкин, М. М. Хямяляйнен) по применению в Водопроводно-канализационном хозяйстве (ВКХ) анолита — продукта электрохимической активации слабых растворов солей, как нового комплексного дезинфектанта для обеззараживания природных и сточных вод, имеющего существенные преимущества перед применяемыми в настоящее время. Разработаны перспективная технология и оборудование для его применения в аэрозольной форме с целью дезинфекции и обеззараживания трубопроводов и емкостных сооружений, которые с успехом применяют и для ликвидации так называемых «биообрастаний» конструкций старых зданий.



В.-Р. А. Коугия

В 1970–1999 гг. кафедру инженерной геодезии возглавлял д-р техн. наук, профессор В.-Р. А. Коугия, который разработал концепцию создания геодезической основы строительства железной дороги с помощью спутниковых измерений. Им был предложен метод «косой проекции», позволяющей для протяженной произ-

вольно направленной трассы ввести плоскую систему координат и с высокой точностью изобразить трассу на плоскости. Результаты исследований были опробованы при изысканиях опытного участка будущей ВСМ Санкт-Петербург — Москва.

До 1987 г. кафедру «Железнодорожный путь» возглавлял д-р техн. наук, профессор С. В. Амелин, с 1987 по 1994 г. — канд. техн. наук, профессор К. Н. Дъяков. С 1994 по 1998 г. кафедрой руководил канд. техн. наук, доцент Б. П. Божевольнов. В 1998 г. заведующим кафедрой был избран д-р техн. наук, профессор Н. С. Никеров.

Важным направлением работы кафедры оставалось участие в разработке уникальных конструкций железнодорожного пути для ракетных стартовых комплексов, руководителем этих работ был профессор М. П. Смирнов. В 1988 г. после успешного запуска системы «Энергия–Буран» на имя ректора ЛИИЖТ поступила телеграмма от Главного конструктора космодрома Байконур с благодарностью коллективу вуза. Опыт создания и последующей эксплуатации конструкций пути под сверхвысокие нагрузки позволил научным сотрудникам кафедры выполнить ряд работ, связанных с обеспечением надежной работы специализированных путей на предприятиях г. Северодвинска и круговых путей мощнейших радиотелескопов России, используемых в международных программах исследования космоса.



Сотрудники отраслевой лаборатории стрелочного хозяйства Института за подготовкой и испытаниями на станции «Гряды» Октябрьской железной дороги. Слева направо: Л. М. Ревякин, Е. В. Евцехович, И. А. Шевцов. 80-е годы.

При кафедре с 1987 г. работала также отраслевая научно-исследовательская лаборатория стрелочного хозяйства, которой руководил канд. техн. наук В. И. Абросимов.

Кафедрой промышленного транспорта до 1995 г. заведовал д-р техн. наук, профессор В. Ф. Яковлев. Ученые кафедры работали над задачей совершенствования специального многоосного подвижного состава для технологических перевозок с повышенными нагрузками, испытывающего затруднения при проходе кривых участков пути. Учеными кафедры Е. П. Дудкиным, В. В. Говоровым под руководством В. Ф. Яковлева совместно с представителями



Ракетный комплекс «Буран-Энергия» на стартовом комплексе. Байконур. 1987 г.



Сдвоенные железнодорожные пути колеи 17000 мм для сверхтяжелой нагрузки. Байконур. 1980 г.



В. Ф. Яковлев



Ю. Г. Козьмин



Е. И. Иванов

ЦПКТБ Министерства черной металлургии СССР были проведены экспериментально-теоретические исследования на металлургических комбинатах, в угольных разрезах и железорудных карьерах, даны рекомендации по совершенствованию колесных схем, технологии ремонта и нормативам содержания. Предложены и испытаны вагонные двух- и трехосные тележки с самоустанавливающимися осями, обеспечивающие лучшие условия вписывания и увеличенные сроки службы колес.

Кафедрой выполнялись научные работы по обеспечению повышения безопасности движения на промышленном железнодорожном транспорте; разрабатывались предложения по улучшению взаимодействия магистрального и промышленного транспорта; по реконструкции путей под большие осевые нагрузки специальных вагонов и технологических транспортных агрегатов, по повышению ресурса работы колес и рельсов и т. п. В 1996 г. при кафедре создан учебный и научно-исследовательский центр «Институт промышленного и городского транспорта» для повышения качества и эффективности подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов промышленного и городского рельсового транспорта. С 1999 г. кафедра получила наименование Кафедра промышленного и городского транспорта, что отразило расширение ее деятельности. С 1995 г. кафедру возглавляет ученик профессора В. Ф. Яковлева д-р техн. наук, профессор Е. П. Дудкин.

Важное научное направление кафедры мостов, которую с 1982 по 1996 г.

возглавлял д-р техн. наук, профессор Ю. Г. Козьмин, в 80-е годы составляли исследования в области создания железнодорожных мостов для движения поездов со скоростями до 200 км/ч на скоростных железнодорожных линиях и более 200 км/ч на специализированных высокоскоростных магистралях. При активном участии ученых и инженеров кафедры были разработаны первые отечественные нормы проектирования мостов для ВСМ.



Ю. Р. Кожуховский

Значительный вклад в дело укрепления обороноспособности железнодорожных войск страны внес крупнейший специалист в области временных наплавных мостов и ледовых переправ д-р техн. наук, профессор В. И. Телов. Им были разработаны теоретические основы расчета этих специфических типов искусственных сооружений, предложены соответствующие конструктивно-технологические решения.



В. И. Кудряшов

На основе рекомендаций В. И. Телова институтом «Ленгипротрансмост» были составлены проекты конструкций временных наплавных мостов, принятых в железнодорожных войсках как инвентарные конструкции.

Кафедра работает в тесном взаимодействии с проектными и строительными организациями, многие из которых возглавлялись и возглавляются сегодня выпускниками кафедры: Е. И. Ивановым, Ю. Р. Кожуховским, В. И. Кудряшовым, В. А. Храмовым, С. В. Ломбасом и др.



В. А. Храмов

С 1980 г. заведующим кафедрой тоннелей и метрополитенов становится



С. В. Ломбас



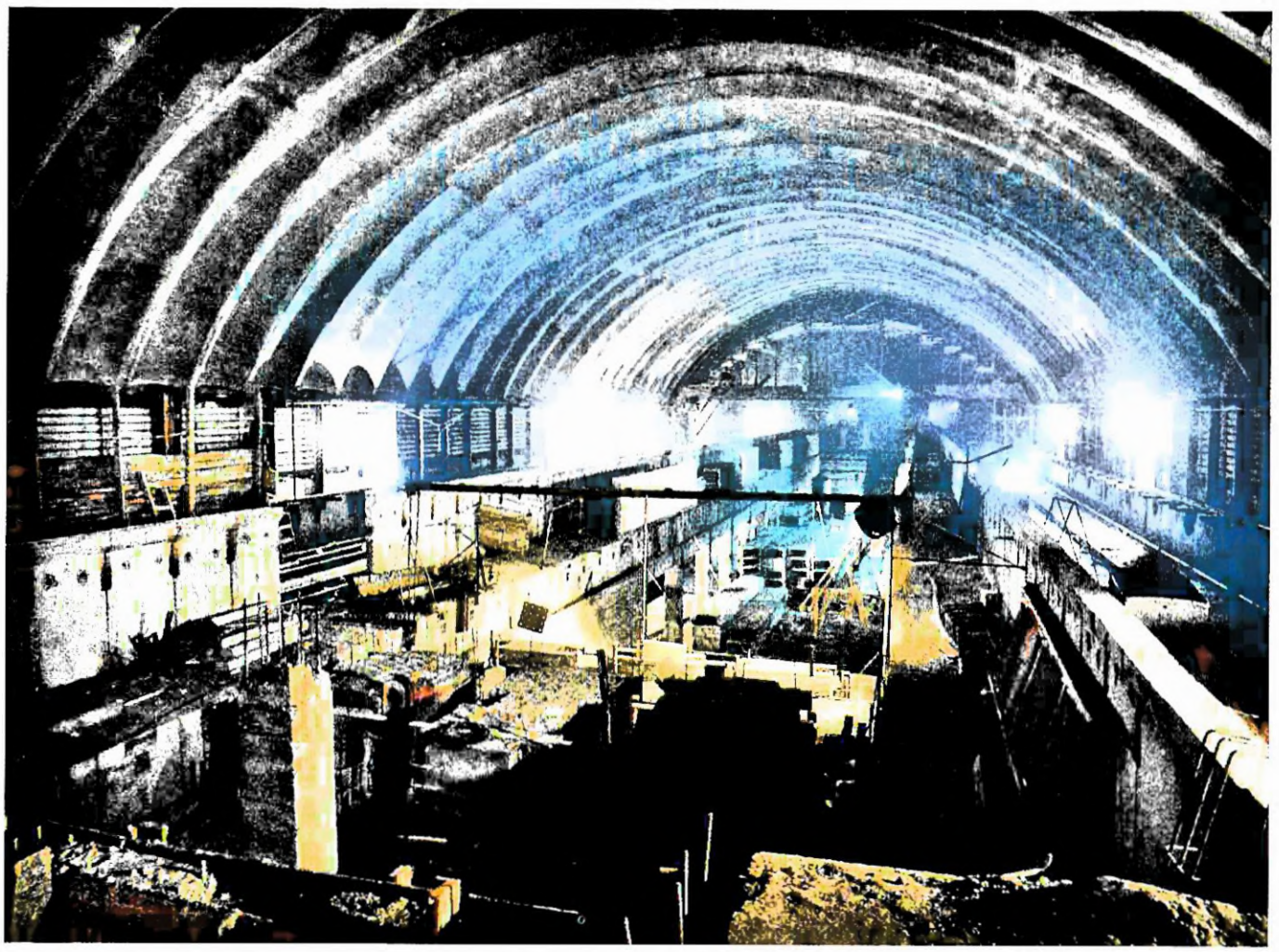
Д. М. Голицынский



Н. И. Кулагин

канд. техн. наук, доцент Д. М. Голицынский, защитивший в 1981 г. диссертацию на соискание степени доктора технических наук, впоследствии профессор. На общественных началах, с целью дальнейшего совершенствования подготовки инженерных кадров и проведения совместных научно-исследовательских работ, было создано учебно-научно-производственное объединение кафедры тоннелей и метрополитенов ЛИИЖТ, Ленметрогипротранса и Ленметростроя, во главе которых стоят выпускники ЛИИЖТ Н. И. Кулагин и В. А. Александров.

Сотрудники кафедры исследовали конструкции новых пересадочных станций метрополитена («Спортивная» и др.), изучали возможности применения так называемых «набрызгбетонных» обделок транспортных тоннелей в слабоустойчивых грунтах. Практика подтвердила большие потенциальные возможности этого способа бетонирования, обеспечивающего значительный экономический эффект. Доцентом Ю. С. Фроловым была защищена докторская диссертация по обоснованию новой концепции строительства метро мелкого заложения. В этот же период доцентом А. П. Ледяевым выполнялись комплексные исследования по разработке конструктивно-технологических решений строительства городских подземных транспортных магистралей. В 1990 г. кафедра стала коллективным членом Тоннельной ассоциации России и активно включилась в работу, участвуя в международных конференциях и конгрессах по тоннелестроению.



Сооружение уникальной двухъярусной станции «Спортивная».
Санкт-Петербург, 1995 г.

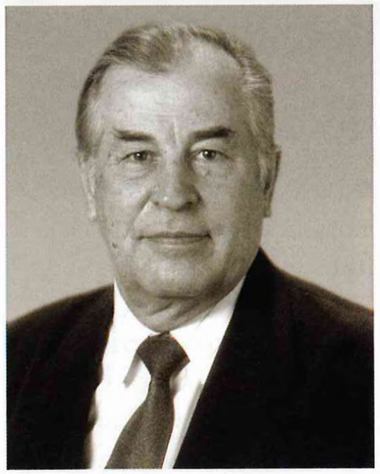
До 1986 г. кафедрой оснований и фундаментов руководил д-р техн. наук, профессор Н. Н. Мораревскул — специалист по основаниям и фундаментам, возводимым в сложных инженерно-геологических условиях. Научная работа кафедры сосредоточилась в основном на проблемах устойчивости земляного полотна дорог, сооружаемых на торфах; деформируемости и устойчивости земляного полотна на опасных участках. Исследования велись на Октябрьской и Прибалтийской железных дорогах. Одной из ответственных работ был анализ конструкции и работы фундаментов опор железнодорожного моста через Неву у поселка Марьино. Доцентом Э. В. Лехтимяки были выполнены исследования инженерно-геологических условий кессонной проходки тоннелей, по материалам работы им была защищена докторская диссертация.



В. Н. Александров



П. Г. Комохов



Ю. И. Тетерин



Н. И. Абрамов

Кафедра имела разнообразные научные связи с железнодорожными вузами Ташкента и Иркутска. В Рижском филиале Института была создана учебная лаборатория механики грунтов.

В 1987 г. Н. Н. Мораескул перешел на должность профессора-консультанта, заведующим кафедрой был избран канд. техн. наук, доцент И. В. Ковалёв. Сотрудники кафедры выполняли научные исследования для Октябрьской железной дороги, Ленинградского метрополитена, Управления по строительству сооружений защиты Ленинграда от наводнений, проводили обследования оснований и фундаментов различных зданий и сооружений. В 1992 г. кафедру возглавил д-р техн. наук, профессор А. К. Черников. При пересмотре учебных планов курс «Механика грунтов, основания и фундаменты» был разделен, причем курс «Механика грунтов» отнесен к общетехническим дисциплинам, а курс «Основания и фундаменты» к специальным. В связи с началом подготовки в Университете студентов по специальности «Инженерная защита окружающей среды» на кафедре разработали и стали читать курсы геоэкологии и математического моделирования литосферы.

В 1990 г. кафедру строительных материалов возглавил д-р техн. наук, профессор П. Г. Комохов. К этому времени расширился диапазон научных исследований и направлений учебно-преподавательской деятельности кафедры. С 1992 г. кафедра получила название Кафедра строительных материалов и технологий и была аттестована в качестве территориального базового испытательного центра Департамента

строительства мэрии Санкт-Петербурга. На кафедре стали проводиться экспертные оценки в области производства строительных материалов, изделий и конструкций. В 1994 г. кафедрой строительных материалов и технологий совместно с кафедрой прочности материалов и конструкций был создан испытательный центр «Прочность», аккредитованный в системе Госстандарта, руководителями центра являются канд. техн. наук, доцент А. В. Бенин и инженер К. В. Гуляев.

На кафедре велись совместные работы с Центральным научно-исследовательским институтом технологии судостроения (ЦНИИТС), Государственным институтом прикладной химии. Результаты научной работы профессора П. Г. Комохова, доцента Т. М. Петровой, старших научных сотрудников А. Н. Полтавченко и И. П. Лобача в 1995 г. были внедрены на двух наземных атомных реакторах учебного центра ВМФ России в городе Палдиски (Эстония).

До 1988 г. кафедру строительных конструкций возглавлял д-р техн. наук, профессор Ю. В. Гайдаров — один из основоположников внедрения предварительно напряженных металлических конструкций в строительной отрасли СССР. С 1988 г. кафедрой заведовал д-р техн. наук, профессор Ю. И. Тетерин — специалист в области строительных конструкций. На основе математических методов им был разработан ряд оригинальных и эффективных расчетных положений оценки надежности строительных конструкций, используемых при проектировании зданий и сооружений.

Под руководством профессора М. П. Забродина сотрудниками кафедры были предложены, разработаны и внедрены в практику транспортного строительства перекрестно-шпренгельные несущие конструкции покрытий.

На протяжении многих лет кафедра активно сотрудничала с рядом научно-исследовательских, проектных и производственных организаций, среди которых ЦНИИ транспортного строительства, Ленгипротранс, Желдорпроект, Октябрьская железная дорога и др.

На кафедре зданий, которой с 1983 г. руководил канд. техн. наук, профессор Н. И. Абрамов, получили развитие научные направления, связанные с автоматизацией проектирования, изучением динамики и сейсмостойкости сооружений. В рамках этого направления выполнялись работы по изучению влияния скоростного движения на состояние строительных конструкций, проводились исследования в области сейсмостойкого строительства, в частности специальной сейсмозащиты. Это научное направление на кафедре в настоящее время возглавляет д-р техн. наук, профессор



В. З. Васильев

Т. А. Белаш, избранная заведующей кафедрой в 1997 г.

С 1986 по 2003 г. кафедрой прочности материалов и конструкций руководил д-р техн. наук, профессор В. З. Васильев. В трудные 90-е годы удалось сохранить традиции научных школ Н. А. Белелюбского и Н. М. Беляева. Несмотря на большие трудности с материально-техническим обеспечением в механической лаборатории, которую возглавляет канд. техн. наук, доцент Н. Ф. Махновский, продолжались испытания образцов. Показателем высокого уровня преподавания на кафедре являются успехи студенческой команды университета на городских и всероссийских олимпиадах по сопротивлению материалов.

Дальнейшее совершенствование расчетов конструкций на основе метода конечных элементов нашло отражение в работах профессоров С. В. Елизарова, М. Д. Никольского и О. Д. Тананайко. Исследования М. Д. Никольского легли в основу решений ряда практически важных задач динамики. С. В. Елизаровым, О. Д. Тананайко и А. В. Бениным написано учебное пособие «Современные методы расчета инженерных сооружений на железнодорожном транспорте» (2002). Ими же совместно с В. А. Петровым выпущена монография «Статические и динамические расчеты транспортных и энергетических сооружений на базе программного комплекса COSMOS/M» (2004).

Защита окружающей среды

В 80-е годы в обществе значительно возрос интерес к проблемам охраны окружающей среды. Сотрудниками кафедры охраны труда, которой с 1977 г. руководил д-р техн. наук, профессор Н. Н. Маслов, были подготовлены учебные курсы, связные с вопросами охраны окружающей среды, создан специализированный кабинет деловых игр по данному направлению. Был издан учебник Н. Н. Маслова и Ю. И. Коробова «Охрана окружающей среды на железнодорожном транспорте». В 1984 г. доцентом Н. А. Бобровниковым была выпущена монография по защите от пыли на транспорте. Годом позже профессора Н. Н. Маслов и В. А. Елсуков издали монографию «Охрана

труда на метрополитенах», в которой впервые была комплексно рассмотрена проблема, столь важная для транспортных систем крупных городов. В 1990 г. кафедра организационно оформляет расширение своей учебной и научной деятельности и получает название Кафедра охраны труда и окружающей среды. В 1992 г. заведующим избирается канд. техн. наук, доцент, впоследствии профессор, Г. К. Зальцман.



Н. Н. Маслов

В 1993 г. кафедра была реорганизована и получила название охраны труда и промышленной безопасности. Вопросы охраны окружающей среды отошли на кафедру инженерной химии, на которой была открыта новая специальность «Инженерная защита окружающей среды».



В. А. Елсуков

В 1986 г. заведующей кафедрой химии избирается кандидат химических наук, доктор технических наук, доцент Л. Б. Сватовская. Научные интересы кафедры в основном направлены на химическое конструирование неорганических материалов с заранее заданными техническими, эксплуатационными и эстетическими свойствами; на термодинамические аспекты оценки и прогноза технических свойств минеральных материалов; физико-химические основы экологии литосферы. С 1989 г. кафедра стала называться кафедрой инженерной химии. На кафедре велись авторские разработки в области инженерной химии в зависимости от профиля факультета: для УПП — доцентом А. А. Тарасовым, для электротехнического и электромеханического факультетов — доцентами В. Л. Шубаевым, Н. П. Чибисовым и Ю. П. Абакумовой.

В 1993 г. в Университете была открыта новая специальность «Инженерная защита окружающей среды», с 1998 г. кафедра инженерной химии была переименована в кафедру инженерной химии и защиты окружающей среды. Научные исследования кафедры



Занятия в компьютерном классе кафедры инженерной химии. 1992 г.



Снятый с боевого дежурства железнодорожный ракетный комплекс — ныне экспонат Центрального музея железнодорожного транспорта Октябрьской железной дороги, в разработке которого принимали участие сотрудники кафедры вагонов и вагонного хозяйства Института. Фото 2008 г.

стали в первую очередь определяться вопросами экологии и материаловедения, получением новых строительных обжиговых и безобжиговых материалов. На кафедре было открыто обучение по силикатному направлению, положившему основу развития фундаментальных термодинамических и химических представлений в композиционном материаловедении.

Подвижной состав. Проблемы механики транспортных систем. Теплотехника

Механический факультет до 1986 г. возглавлял д-р техн. наук, профессор В. В. Стрекопытов, с 1986 по 1987 г. — канд. техн. наук, профессор В. Л. Уралов, с 1987 по 1998 г. — канд. техн. наук, профессор В. Н. Черных.

В 1986 г. заведующим кафедрой вагонов и вагонного хозяйства избран д-р. техн. наук, профессор Ю. П. Бороненко. Новый этап развития вагонного хозяйства характеризовался необходимостью создания новых типов вагонов увеличенной грузоподъемности и надежности. На повестку дня встал вопрос о применении новых численных методов оценки прочности вагонов и разработки автоматизированных методов проектирования и испытаний вагонов, ориентированных на ЭВМ. Коллектив кафедры и НИЛ динамики вагонов внес существенный вклад в усовершенствование методов проектировании и создание новых типоразмерных рядов вагонов-цистерн (производство организовано на ПО «Ждановтяжмаш», г. Жданов) и вагонов-хопперов (производство было организовано на ПО «Кременчугский вагоностроительный завод»), участвовал в создании самой большой в мире восьмиосной цистерны для БАМ и уникального ракетного комплекса «БЖРК» на железнодорожном ходу.

В 90-е годы перед вагонным хозяйством встали новые задачи. В отсутствие систематического пополнения парка вагонов новыми отмечалось существенное старение парка, увеличение эксплуатационных и ремонтных затрат, ухудшение безопасности движения. В этих условиях в 1996 г. на базе кафедры в составе Университета был создан Научно-внедренческий центр (НВЦ) «Вагоны», который включал в себя проектно-контрукторское бюро и испытательный центр, размещенный в районе железнодорожной станции Предпортовая Ленинградского узла. Это позволило обеспечить быстрое внедрение разработок ученых кафедры в жизнь. В этой работе



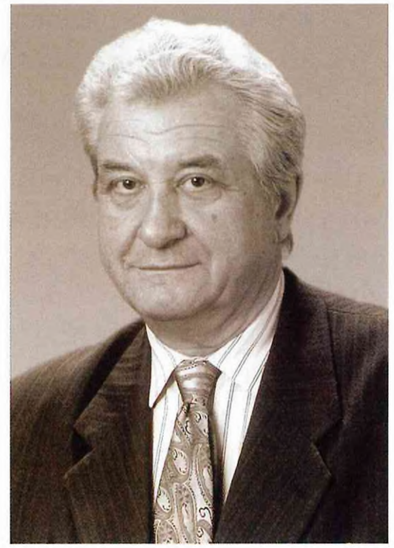
Восьмиосная цистерна, спроектированная при участии сотрудников кафедры вагонов и вагонного хозяйства. Выпускалась ПО «Ждановтяжмаш». 1975 г.



Испытания автоматической системы управления локомотивом на Октябрьской железной дороге. На фото сотрудники кафедры локомотивов и локомотивного хозяйства Института (слева направо): Е. Л. Сташук, Д. И. Громов, Ю. С. Калинин, Б. Д. Зимарьков. Начало 80-х годов.

большая поддержка вузу была оказана Департаментом вагонного хозяйства МПС России.

На кафедре были разработаны и внедрены новые технологии капитального ремонта вагонов с продлением сроков полезного использования, методы диагностирования и продления сроков службы вагонов, обеспечивающие безопасную эксплуатацию вагонов за пределами назначенного срока службы, ресурсосберегающие технологии модернизации грузовых вагонов. По материалам этих работ доцентом А. В. Третьяковым была подготовлена и защищена докторская диссертация.



В. В. Стрекопытов

Под руководством Ю. П. Бороненко на кафедре было проведено теоретическое обоснование и началась работа по созданию типоразмерного ряда тележек нового поколения, «дружественных» к пути. При этом увеличение грузоподъемности вагонов достигалось за счет использования новых материалов и технологий, обеспечивающих снижение воздействия вагонов на путь. В этот период одним из важных направлений научной деятельности кафедры было участие в создании первого отечественного высокоскоростного поезда «Сокол».

Кафедрой локомотивов и локомотивного хозяйства, которой с 1975 по 2000 г. руководил д-р техн. наук, профессор В. В. Стрекопытов, был выполнен ряд научных разработок в области теории и основ конструирования адаптивных систем автоматического регулирования дизель-генераторов тепловозов, которая в настоящее время внедрена в различных конструкциях современных автоматических регуляторов. В эти же годы на кафедре под руководством профессоров А. И. Иунихина и Г. Ф. Яковлева была теоретически обоснована и впервые в мире внедрена на производстве технология поточных линий ремонта тепловозов и их узлов в заводских условиях. На этой основе была осуществлена коренная реконструкция Даугавпилсского локомотиворемонтного завода (Латвийская ССР). Завод был признан лучшим среди ремонтных в системе МПС СССР. Продолжением этой работы явилось внедрение ЭВМ в процесс управления производством и контроля качества продукции.

Важным направлением работы, проводимой под руководством профессора Г. С. Афонина, стала разработка и внедрение режимных карт ведения поездов и эффективного управления тормозами. С 1990 г. начата работа по созданию программ тяговых расчетов на ПЭВМ. В дальнейшем это позволило разработать методики оперативного планирования локомотивов и расчета их потребности для заданного объема перевозок. С помощью ПЭВМ в 1997 г. была разработана методика расчета тягово-энергетических паспортов участков обслуживания тяговых плеч локомотивного депо, указывающих места на трассе, особо сложные для управления дизелем и тормозами локомотивов, места с повышенным расходом топлива при введении на них ограничений скорости по условиям ремонта пути.

С 1988 г. кафедрой подъемно-транспортных, путевых и строительных машин руководил канд. техн. наук, профессор В. Л. Уралов. Основные направления деятельности: разработка проблем, связанных с созданием новых и модернизацией существующих машин и конструкций; разработка и внедрение систем автоматизированного проектирования, рабочих органов для уплотнения, стабилизации и выправки железнодорожного пути, контроля рельсовой колеи, эксплуатации, технического обслуживания и ремонта машинных парков; разработка методов расчетов и документации по безопасной эксплуатации и обслуживанию грузоподъемных машин общего и специального назначения. В 1990 г. на базе ЗАО «Александровский завод» был создан филиал кафедры, возглавляемый директором предприятия Г. Ю. Полишко. На кафедре действуют курсы подготовки водителей автомобиля, курсы повышения квалификации по устройству, эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту путевых машин и курсы по обеспечению требований промышленной безопасности при эксплуатации грузоподъемных машин на железнодорожном транспорте.



Занятия в лаборатории путевых машин кафедры строительных, дорожных машин и оборудования ведет доцент М. В. Попович. 1994 г.



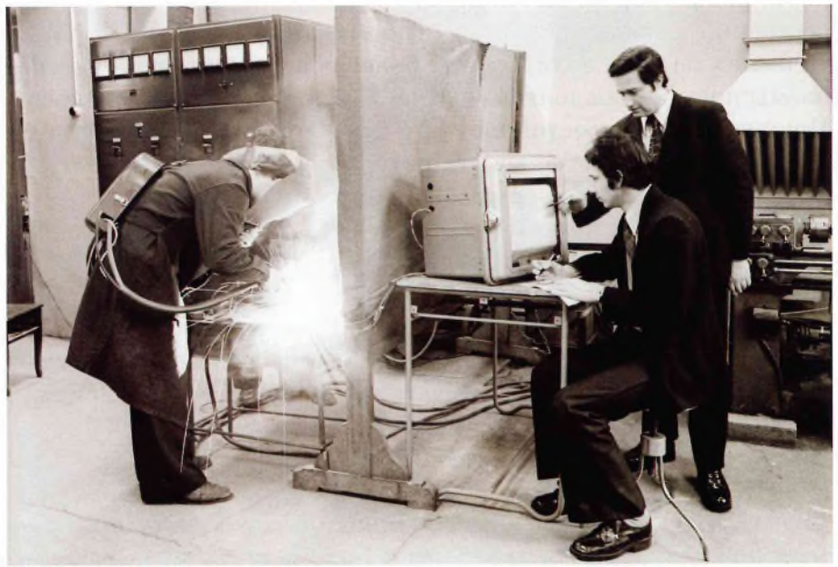
М. М. Машнёв

До 1987 г. кафедрой технологии металлов заведовал д-р техн. наук, профессор М. М. Машнёв. Разработанный им метод количественного анализа процесса изнашивания элементов кинематических пар дал возможность более обоснованно решать проблемы повышения долговечности, в частности, колес и рельсов. Повышение износостойкости предлагалось обеспечить двумя путями: улучшением свойств материала верхних слоев соприкасающихся поверхностей пары колесо-рельс и оптимизацией скорости износа элементов этой пары. М. М. Машнёв предложил комплексный подход, при котором учитывается влияние на работоспособность не только сочетания механических свойств кинематической пары, но и скорости изнашивания, температуры, коэффициентов относительного проскальзывания и т. д.

С 1987 г. заведующим кафедрой технологии металлов стал ученик профессора С. В. Алёхина д-р техн. наук, профессор И. А. Иванов. Основными учебными дисциплинами и научными направлениями, которые вели сотрудники кафедры, являлись: материаловедение, технология конструкционных материалов, метрология, стандартизация и сертификация, технология машиностроения и ремонт машин, технология сварки и др. На кафедре продолжились исследования, связанные с повышением ресурса колес рельсовых экипажей, выносливости цельнокатаных колес,

определению влияния нагрузки и входных параметров технологической системы обработки на показатели качества поверхности и усталостную прочность колес, исследования по экономии металла обода на стадии производства, по оптимизации процесса обработки колес с целью повышения их ресурса при изготовлении с использованием методов линейного и нелинейного программирования и др. Начиная с 1989 г. кафедрой велись совместные работы с Силезским технологическим университетом (Институтом транспорта, Польша). В эти годы на кафедре были защищены 15 кандидатских и четыре докторских диссертации.

В 1984 г. была создана кафедра теории механизмов и робототехнических систем. Ее заведующим стал один из инициаторов открытия специальности «Роботы и робототехнические системы и комплексы» д-р техн. наук, профессор В. В. Длоугий. В начале 80-х годов это направление инженерной деятельности многим представлялось весьма перспективным. В пользу этого говорил опыт передовых в техническом отношении стран: США, ФРГ, Франции, Японии. На кафедре развернулась большая работа по созданию разнообразных робототехнических устройств, функционировало проектно-исследовательское бюро численностью



Исследования в лаборатории сварки кафедры технологии металлов проводят доцент М. Я. Завизион (на фото крайний справа) и инженер В. Г. Кондратенко (сидит). 80-е годы

до 25 штатных сотрудников, которым в разные годы руководили кандидаты техн. наук, доценты Е. А. Разварин, В. Б. Здрогов, А. А. Алексеев. В конце 80-х годов в состав кафедры вошла научно-исследовательская лаборатория автоматизированных систем управления технологическими процессами на железнодорожном транспорте», возглавляемая канд. техн. наук В. С. Росланасом.



В. В. Длоугий



Р. Д. Сухих

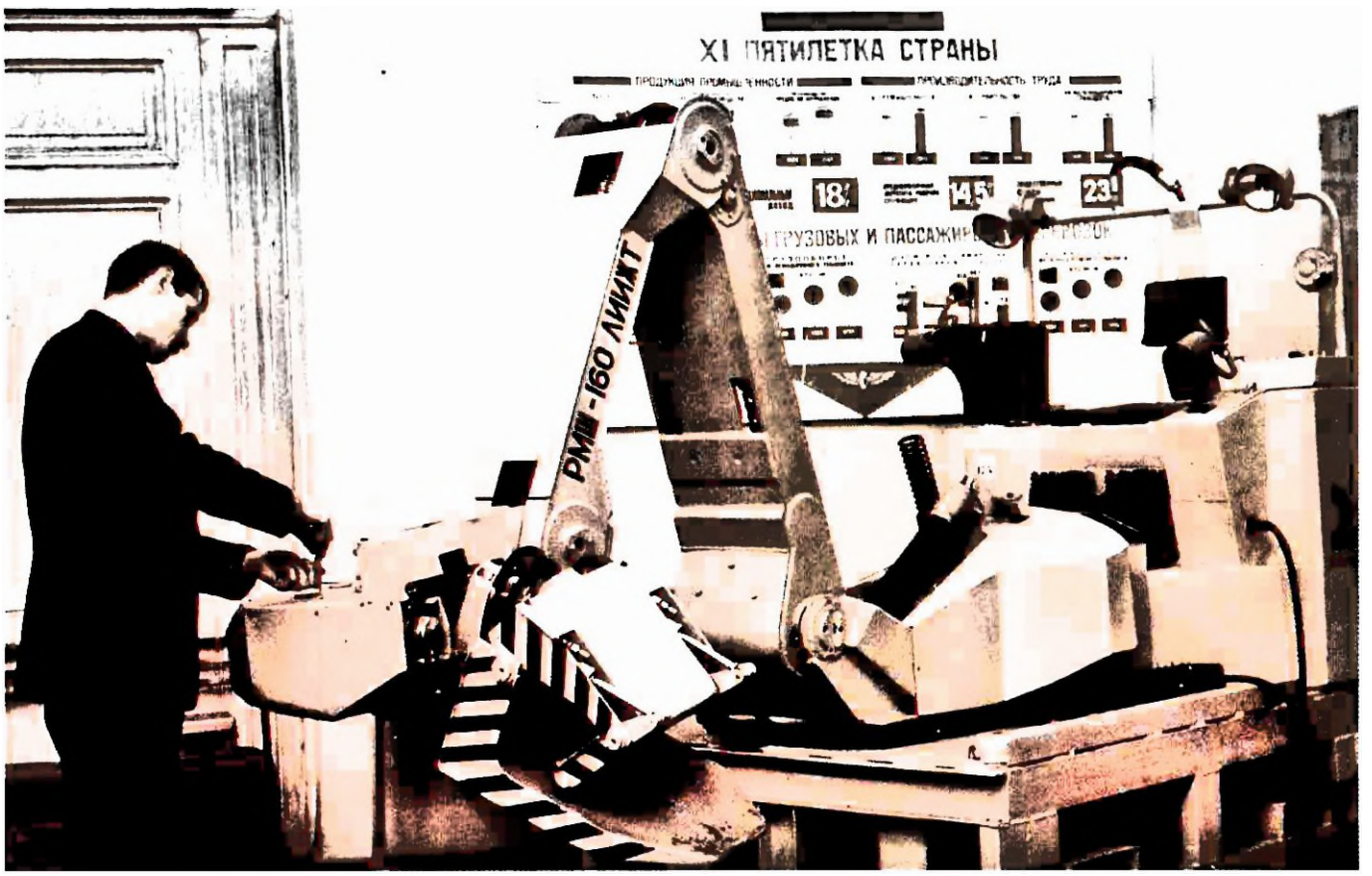
Сотрудники кафедры и ее научно-исследовательских и проектных подразделений сосредоточили свои усилия на следующих направлениях: теоретические и экспериментальные исследования и разработка конструкций механизированных путевых инструментов, машин для механизации земляных, путеукладочных, щебнеочистительных и путеизмерительных работ на железнодорожном транспорте; механизация погрузочно-разгрузочных работ на складах, станциях и материально-технических базах; контейнеризация и пакетизация перевозок с разработкой уникальных контейнеров, в том числе и большегрузных; грохотов для разделения сыпучих материалов на фракции с использованием центробежных сил инерции, улучшение конструкций тяговых зубчатых передач и вагонных осей; исследование и модернизация приводов подвагонных генераторов.

К 1995 г. кафедра, которую с 1993 г. возглавил д-р техн. наук, профессор Р. Д. Сухих, стала одной из ведущих в стране по модернизации и созданию новых механизированных путевых инструментов.

Были изобретены и запущены в производство рельсорезные станки РР, рельсосверлильные станки СТР1, СТР2, СТР3, рельсошлифовалки, путевой инструмент с высокочастотным электромеханическим и гидромеханическим приводом и др.

В научно-исследовательской лаборатории автоматизированных систем управления технологическими процессами на железнодорожном транспорте был выполнен ряд научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, получивших дальнейшее развитие и имеющих практическое применение в современном техническом оснащении железнодорожного транспорта, в частности: система автоматической расшифровки и оценки состояния пути по показаниям вагона-путеизмерителя (работа была удостоена диплома ВДНХ СССР, а сотрудники лаборатории В. С. Росланас, В. Х. Лохматый-Будовский, В. П. Грязев награждены медалями ВДНХ СССР), программный комплекс тяговых расчетов для систем энергоснабжения, гиросистема и устройство регистрации для вагона-путеизмерителя, микропроцессорная система противобоксовочной защиты тепловозов 2М62 и 2ТЭ10М, программный комплекс для бортовой ЭВМ скоростного вагона-путеизмерителя с автоматической обработкой информации.

Одним из перспективных направлений было создание роботов-манипуляторов для выполнения трудоемких работ, в частности, связанных с погрузкой и разгрузкой слеживающихся штучных грузов. Был спроектирован и изготовлен в нескольких вариантах опытный образец шагающего манипуляционного робота МРШ-160 ЛИИЖТ для разгрузки полувагонов, который



Инженер С. О. Суздальский за наладкой опытного образца манипуляционного робота МРШ-160 ЛИИЖТ. Начало 80-х годов



И. Г. Киселёв

с успехом прошел испытания и демонстрировался на многочисленных выставках. В его создании принимали участие В. В. Длоугий, С. О. Суздальский, М. Г. Немилова, Ю. А. Дружинин, Ю. Г. Вадужев, Р. Д. Сухих, Б. В. Януш, А. Ф. Трифонов и др. К сожалению, и этот робот, и созданный в тот же период на кафедре и успешно прошедший испытания на дорогах уникальный автомат для ускорения и замедления вагонов на сортировочных станциях, как и многие другие передовые технические устройства, оказались невостребованными в масштабах государства и отрасли в условиях развивающегося социально-экономического кризиса в СССР.

С 1978 по 2004 г. кафедрой теплотехники и теплосиловых установок руководил д-р техн. наук, профессор И. Г. Киселёв. Одним из важных научных направлений работы кафедры стало создание эффективных систем охлаждения мощных полупроводниковых преобразователей тока. Необходимость в проведении этих исследований была вызвана появлением силовых полупроводниковых приборов на токи 500–1600 А, для которых традиционные системы воздушного охлаждения оказались малоэффективными и громоздкими. Сотрудниками был разработан принципиально новый охладитель типа «двухфазный термосифон» с лучшими массогабаритными характеристиками и более высокой эффективностью отвода тепла. Кроме того, были внедрены выпрямительные установки с испарительным охлаждением для тяговых подстанций железных дорог и метрополитенов.

С 1990 г. на кафедре велись работы по снижению вредных выбросов в атмосферу от объектов стационарной энергетики за счет применения и разработки эффективных средств очистки продуктов сгорания топлива. Это направление работы базировалось на исследованиях, выполненных доцентом В. Д. Катиным, успешно защитившим по данной теме в 1996 г. докторскую диссертацию. Результаты работы были внедрены на Ачинском и Киришском нефтеперерабатывающих заводах и в локомотивных депо Октябрьской железной дороги. Кафедрой были установле-

ны тесные контакты с университетом г. Сан Хуан, Аргентина. Профессор И. Г. Киселёв в 1998–2004 гг. неоднократно выезжал в этот университет для чтения лекций и работы с аспирантами.

Электрифицированный железнодорожный транспорт



А. И. Хожаинов

Деканом электромеханического факультета с 1983 по 1994 г. работал д-р техн. наук, профессор М. Н. Новиков, с 1994 г. факультет возглавлял д-р техн. наук, профессор А. С. Мазнев.

С 1980 г. кафедрой электротехники заведовал д-р техн. наук, профессор А. И. Хожаинов, специалист в области магнитной гидродинамики, сверхпроводимости и транспортного электропривода. Сотрудники кафедры занимались проблемами высокоскоростного транспорта с линейным приводом и магнитным подвесом, поисковыми работами по использованию сверхпроводящих магнитных систем на транспортных объектах, разработкой статических полупроводниковых преобразователей.

С 1974 г. кафедрой электрической тяги заведовал д-р техн. наук, профессор А. В. Плакс. Разработанная с его участием система автоматического управления движением поездов метрополитена обеспечивает пропускную способность до 48 пар поездов в час, погрешность прицельного торможения составляет не более 0,35 м. Система внедрена на метрополитенах Санкт-Петербурга и Будапешта.



Экспериментальная установка комбинированной системы левитации и тяги дискового типа горизонтального исполнения в разобранном виде. 80-е годы

После ухода из жизни в 1975 г. члена-корреспондента АН СССР, профессора А. Е. Алексеева кафедру электрических машин возглавлял канд. техн. наук, доцент Г. Л. Болдырев. С 1987 по

2002 г. заведующим был д-р техн. наук, профессор М. Н. Новиков — специалист по электромагнитным процессам в тяговом электрооборудовании. С приходом на кафедру профессора М. Н. Новикова в научной деятельности прибавилось направление по исследованию переходных электромагнитных процессов в электрооборудовании подвижного состава и тяговых подстанций, а в состав кафедры влилась учебная лаборатория техники высоких напряжений. В этот период на кафедре начаты исследования по оригинальному тяговому приводу на базе электромотор-колеса, совмещающему в себе движущее колесо и асинхронный тяговый двигатель торцевого исполнения. Эта установка считается перспективной для электроподвижного состава высокоскоростного транспорта. На кафедре были выполнены работы по созданию установок энергообеспечения скоростного поезда «Аврора».

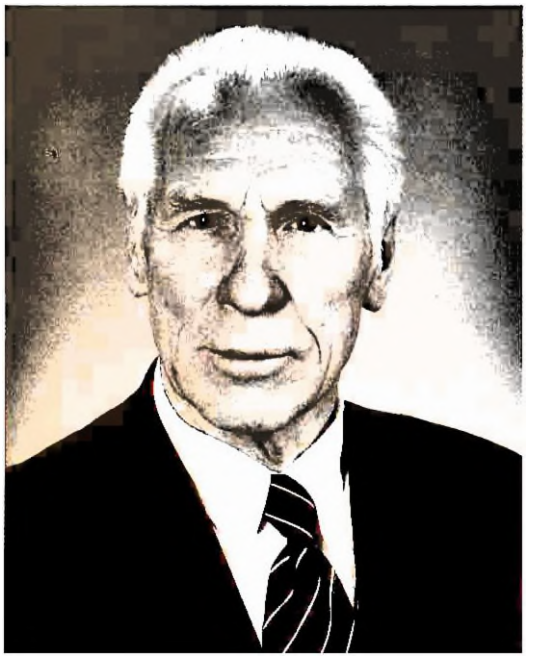
Кафедрой электроснабжения железных дорог с 1977 г. руководит специалист в области электрической тяги, д-р техн. наук, профессор А. Т. Бурков. Основные направления научной деятельности сотрудников кафедры связаны с внедрением систем электроснабжения повышенного напряжения; созданием тяговых подстанций нового поколения; работами по оптимизации электропотребления и определению параметров тягового электроснабжения, разработкой новых методик обучения специалистов при переходе на скоростное и высокоскоростное движение.



А. В. Плакс



М. Н. Новиков



А. Т. Бурков

Развитие железнодорожного транспорта требовало технического перевооружения электрифицированных линий: создания новых модификаций контактной сети, совершенствования системы тягового электроснабжения, повышения уровня напряжения в электротяговой сети, разработки надежных систем токосъема и т. п. В 1979 г. начались работы по усилению и реконструкции устройств электроснабжения магистрали Ленинград — Москва для организации скоростного движения до 200 км/ч поездами ЭР200. Электрифицированная магистраль Ленинград — Москва стала исполнять роль опытного полигона скоростного движения на отечественном железнодорожном транспорте.

Кафедрой электроснабжения железных дорог совместно с ВНИИЖТ проведены исследования режимов напряжения в контактной сети при повышенных скоростях движения, разработана система плавного регулирования уровня напряжения на шинах тяговых подстанций. Под руководством доцента Ю. Е. Березина разработан метод расчета мерных струн контактной подвески, позволяющий существенно улучшить динамические характеристики скоростной контактной сети. Этот метод позволил ЗАО «Универсал контактные сети» в дальнейшем (1997–2000) спроектировать первую отечественную контактную сеть КС200 на 200 км/ч.

В 80–90-х годах кафедрой осуществлены научные и инженерные работы в области разработки отечественных систем электроснабжения скоростных и высокоскоростных железных



Занятия в лаборатории контактной сети. 1986 г.

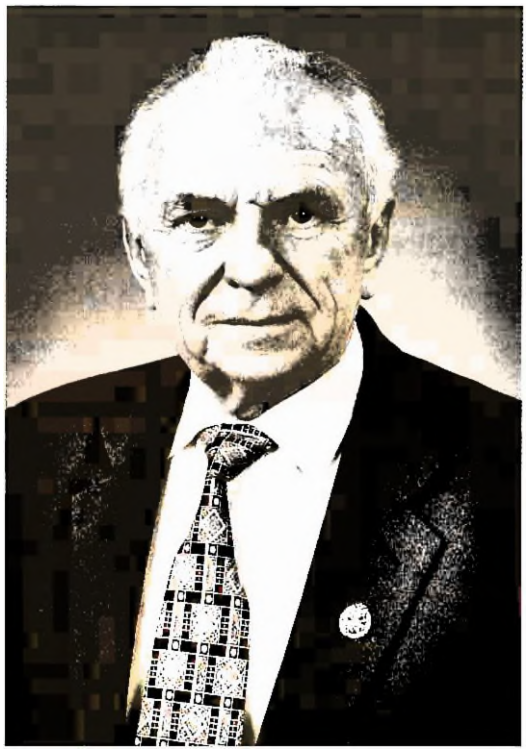
дорог. В 1980 г. по заказу МПС кафедрой электроснабжения железных дорог начаты работы по перспективной системе электрических железных дорог постоянного тока повышенного напряжения. Эти исследовательские работы направлены на увеличение пропускной и провозной способностей железных дорог на линиях постоянного тока напряжением 3 кВ. В результате работ 1989–1995 гг. были разработаны теоретические вопросы создания системы электрической тяги постоянного тока высокого напряжения, приняты основные схемотехнические решения по устройствам электроснабжения. На станции «Мельничный Ручей» Октябрьской железной дороги построен испытательный полигон системы электроснабжения постоянного тока с напряжением 12 кВ, испытания которого на холостом ходу были завершены к 1995 г. Для дальнейших испытаний было необходимо создать новый электроподвижной состав для работы от контактной сети с напряжением 12 кВ, однако работы были прекращены, в связи с экономическим кризисом 90-х годов полигон электрической тяги на станции «Мельничный Ручей» был законсервирован.

Управление процессами перевозок

С 1986 по 1993 г. деканом факультета управления процессами перевозок являлся д-р техн. наук, профессор О. Б. Маликов. Тяжелые годы перестройки прошли для факультета достаточно успешно — число студентов и преподавателей увеличилось примерно в 1,5 раза. С 1993 г. деканом работал д-р техн. наук, профессор Ю. И. Ефименко.

С 1970 по 1985 г. кафедру управления эксплуатационной работой возглавлял д-р техн. наук, профессор А. К. Угрюмов. В 1985 г. заведующим кафедрой был избран д-р техн. наук, профессор В. А. Кудрявцев, который занимался проблемами оптимизации управления погрузочными ресурсами железных дорог на базе многодневного прогноза вагонопотоков. На кафедре работала лаборатория научной организации управления перевозками, которую в 1984–1999 гг. возглавлял канд. техн. наук, старший научный сотрудник В. М. Попков.

В конце 80-х годов под руководством С. С. Сергеева стало развиваться новое направление: изучение психологических качеств человека и формирование требований по профессиональному отбо-



В. А. Кудрявцев

ру людей для работы, связанной с движением поездов. В дальнейшем это направление работы было продолжено в созданном самостоятельном Научно-исследовательском психологическом центре. В 1997–1999 гг. на кафедре разрабатывались вопросы совершенствования диспетчерского управления на железной дороге и создания единых диспетчерских центров управления (ЕДЦУ).

Значительный вклад в теорию и практику проектирования железнодорожных объектов внес ученый и производственник профессор С. И. Логинов, который с 1983 по 1991 г. возглавлял кафедру железнодорожных станций и узлов. Под его руководством в конце 80-х — начале 90-х годов был выполнен ряд исследований по обоснованию этапности развития пассажирских и грузовых устройств в Ленинградском железнодорожном узле, усилению технических парков на пассажирских станциях, определению эффективности использования Северного полукольца узла для пригородного и городского движения электропоездов. Профессорами Ю. И. Ефименко и В. С. Суходоевым были разработаны принципы размещения и схемы станций специализированных железнодорожных магистралей. Совместно с кафедрой изысканий и проектирования железных дорог по заказу ВНИИЖТ был выполнен комплекс исследований по обоснованию параметров специализированной грузовой магистрали Восток–Центр, сооружение которой должно было решить проблему усиления транспортных связей Дальнего Востока, Сибири и Урала с европейской частью страны.

На кафедре организации грузовой и коммерческой работы и механизации погрузочно-разгрузочных работ группой научных сотрудников под руководством канд. техн. наук, доцента В. Н. Кустова в содружестве с Октябрьской железной дорогой была разработана первая очередь подсистемы «АСУ-контейнер», обеспечивавшая автоматизацию контроля передвижения и местоположения контейнеров в Ленинграде, что дало значительный экономический эффект.

С 1980 г., после прихода на кафедру инженера О. Б. Маликова, возглавившего научно-исследовательскую лабораторию технологий грузовой работы, впоследствии заведующего кафедрой,

стало успешно развиваться направление, связанное с технологией и механизацией погрузочно-разгрузочных и складских работ. Он продолжил исследования транспортно-складских логистических систем и разработал теорию складских систем (ТСС), которая основывалась на общей кибернетической теории систем и включала практическую методологию проектирования перегрузочно-складских комплексов.

В 1994–1998 гг. кафедрой организации грузовой и коммерческой работы и механизации погрузочно-разгрузочных работ руководил канд. техн. наук, доцент П. А. Ковров — специалист в области маршрутизации перевозок грузов и организации грузовой и коммерческой работы на железнодорожном транспорте. В этот период на кафедре активно решались задачи компьютеризации учебного и научного процессов, были созданы два новых компьютерных класса. В 1998 г. кафедру возглавил д-р техн. наук, профессор О. Б. Маликов. На кафедре выполнялись научно-исследовательские работы по заказу Октябрьской железной дороги и МПС России. На основе научных разработок кафедры и Октябрьской железной дороги впервые на железных дорогах нашей страны было организовано движение контейнерных поездов на протяженном направлении Новый порт (Ленинград) — Находка.

Автоматика, телемеханика, связь и компьютерная техника на транспорте

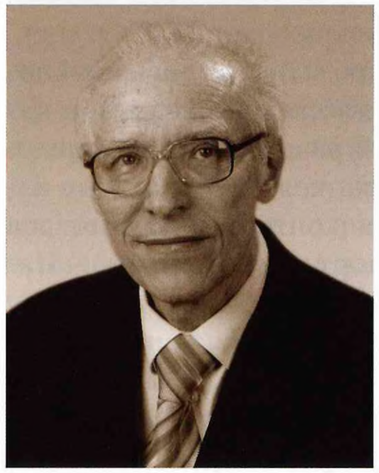
Электротехнический факультет, в состав которого входили практически все кафедры, работавшие в указанных научных областях, в 1980–1990 гг. возглавлял д-р техн. наук, профессор В. В. Сапожников, в 1990–1993 гг. деканом был канд. техн. наук, доцент А. А. Блатт, в 1993–1999 гг. — д-р техн. наук, профессор А. М. Костроминов.

Заведующим кафедрой автоматики и телемеханики на железных дорогах в 1986–1991 гг. работал канд. техн. наук доцент В. Ю. Ефимов. В 1991 г. заведующим кафедрой был избран д-р техн. наук профессор Вл. В. Сапожников.

С начала 90-х годов основное научное направление работы кафедры связано с фундаментальными исследованиями в области теории построения надежных, безопасных дискретных систем и прикладными работами по созданию и внедрению на железнодо-



В. В. Сапожников



Вл. В. Сапожников

рожном транспорте микропроцессорных и компьютерных систем автоматики и телемеханики.

Результаты исследований в этом направлении были в дальнейшем опубликованы в двух кафедральных монографиях, выпущенных под редакцией Вл. В. Сапожникова: «Методы построения безопасных микроэлектронных систем железнодорожной автоматики» (1995) и «Сертификация и доказательство безопасности систем железнодорожной автоматики» (1997).

В этот период на кафедре начались перспективные и важные для отрасли научные и прикладные работы. По заданию МПС была впервые создана система отраслевых стандартов «Безопасность ж. д. автоматики и телемеханики» (руководитель работы Вл. В. Сапожников). Первый стандарт был введен в действие в 1991 г. Организованы и аккредитованы в Госстандарте России важные подразделения: испытательная лаборатория, орган сертификации и Технический комитет ТК 396 «Автоматика и телемеханика». В них были начаты работы по экспертизе и сертификации новых систем железнодорожной автоматики.

Были разработаны микропроцессорные системы диспетчерской централизации ДЦ-МПК и релейно-процессорной централизации ЭЦ-МПК (руководители — В. В. Сапожников, Вл. В. Сапожников, Д. В. Гавзов, А. Б. Никитин). На базе ДЦ-МПК в 1998 г. был создан диспетчерский центр управления Петербургским отделением Октябрьской железной дороги. Система ЭЦ-МПК была впервые принята в постоянную эксплуатацию на станциях «Кола» и «Пикалево» той же дороги в 2001 г. Для Петербургского метрополитена была разработана и внедрена система комплексного автоматизированного диспетчерского управления (КАСДУ).

Кафедра занималась совершенствованием действующих технологий обслуживания систем железнодорожной автоматики.



В. М. Волков

Итогом стала разработка сотрудниками кафедры Д. В. Гавзовым, А. А. Прокофьевым, Д. Е. Абрамовым совместно с Департаментом автоматики и телемеханики ОАО «РДЖ» «Типового проекта организации обслуживания и ремонта технических средств ЖАТ дистанций сигнализации и связи железных дорог России» (утвержден в 2003 г.).

Начиная с 1985 г. на кафедре под руководством канд. техн. наук А. В. Гриненко велись работы по созданию и внедрению трех систем — автоматизированной системы управления хозяйством сигнализации, централизации и блокировки (АСУ-Ш); автоматизированной обучающей системы (АОС-ШЧ); системы диспетчерского контроля состояния и диагностирования устройств СЦБ (АПК-ДК).

В 1997 г. была принята в постоянную эксплуатацию АСУ-Ш[1] первого поколения, построенная на основе операционной системы DOS. К 1999 г. эта система внедрена на всей сети. Тогда же совместно с институтом «Гипротранссигналсвязь» велась разработка АСУ-Ш второго поколения на основе операционной системы Windows. Ее внедрение завершено к 2006 г.

Под руководством профессора М. Н. Василенко проводились работы в области САПР СЦБ по созданию программного обеспечения АРМ проектирования и ведения технической документации.

Кафедра электрической связи, которой с 1975 г. руководил д-р техн. наук, профессор В. М. Волков, с 80-х годов занимается разработкой вопросов перехода от аналоговых к цифровым устройствам электрической связи.

В эти годы были выполнены научные работы: «Повышение эффективности использования существующих кабельных линий связи и применение оптических кабелей на железнодорожном транспорте» (В. М. Волков, В. Л. Тюрин, М. Я. Каллер, В. В. Виноградов, В. К. Котов, С. Е. Кустышев, В. П. Глушко, В. В. Шмытинский, В. Н. Нуприк), «Разработка и внедрение динамического управления магистральной сетью связи МПС» (В. Л. Тюрин,

---

[1] Ш — условное телеграфное обозначение Службы сигнализации, централизации, блокировки и связи железных дорог СССР и России.

В. П. Глушко, В. П. Багуц), «Разработка рекомендаций по построению сети телеграфной связи и передачи данных» (В. А. Кудряшов, И. С. Чернышкова, М. А. Ракк).

При активном участии сотрудников кафедры В. В. Виноградова, В. Н. Нуприка, В. К. Котова и В. В. Шмытинского в 1984–1989 гг. осуществлено строительство и ввод в эксплуатацию первой в стране волоконно-оптической линии связи на участке Ленинград — Волховстрой Октябрьской железной дороги. В этот же период была разработана Генеральная схема сети передачи данных для железнодорожного транспорта и предложена методика расчета основных параметров и технических условий на изготовление для железных дорог квазиэлектронных АТС.

В 1992 г. заведующим кафедрой был избран канд. техн. наук, профессор В. А. Кудряшов — специалист в области телеграфии и сетей передачи данных. Под его руководством были разработаны основные положения по построению вторичной цифровой сети для телеграфной связи и передачи данных на высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург — Москва. Были также выполнены исследования по разработке методов расчета сетей отделенческой автоматической связи с применением каналов системы передачи К-24Т и квазиэлектронных АТС, по внедрению комплектов дальнего набора для таких сетей.

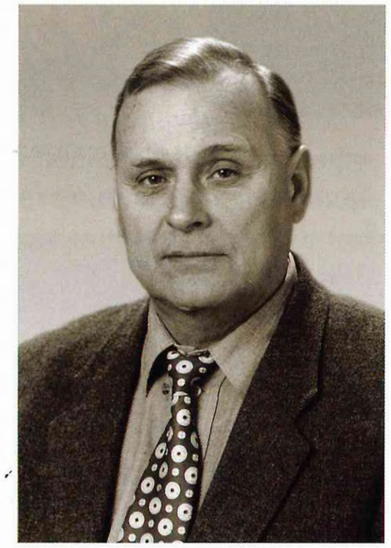
С 1988 г. кафедрой радиотехники заведовал канд. техн. наук, доцент В. В. Дубровский, в 1994 г. ее возглавил д-р техн. наук, профессор А. Е. Красковский. На кафедре выполнялись работы по разработке методики учета, прогнозированию развития аппаратуры железнодорожной связи с использованием компьютерной техники. Кафедрой совместно с Институтом проблем транспорта РАН была выполнена работа по разработке «Системы обеспечения безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте».

В 1984 г. в ЛИИЖТ, благодаря большой организаторской работе д-ра техн. наук, профессора А. К. Гурвича, открылся специальный факультет послевузовской переподготовки инженеров по специальности «Физические методы неразрушающего контроля». В 1988 г. на станции «Предпортовая» Октябрьской железной дороги (в городской черте Ленинграда) началось строительство учебно-лабораторного корпуса факультета площадью 1200 кв. м. В 1990 г., во многом благодаря усилиям профессоров А. К. Гурвича и Г. Я. Дымкина, создан Национальный аттестационный комитет СССР по неразрушающему контролю, его головной офис

размещается в ЛИИЖТ. А. К. Гурвич возглавлял кафедру методов и приборов неразрушающего контроля до ее реорганизации. В 1996 г. на ее основе была создана кафедра диагностики и безопасности технических объектов, заведующим которой стал д-р техн. наук, профессор А. М. Костроминов. В 1998 г. кафедра была перебазирована из помещений НИИ мостов, расположенного в районе станции «Предпортовая», в первый корпус Университета на Московском пр., д. 9. Это значительно облегчило проведение занятий, но лишило кафедру необходимой лаборатории по контролю деталей подвижного состава и рельсов.



А. К. Гурвич



В. В. Яковлев

С середины 90-х годов на кафедре электронно-вычислительных машин под руководством профессора В. В. Яковлева развивалось новое направление научно-организационной работы по информатизации образовательной сферы МПС. По инициативе заведующего кафедрой были открыты новые специальности: «Программное обеспечение вычислительной техники и автоматизированных систем»; «Информационные системы и технологии». Научные сотрудники кафедры были одними из разработчиков отраслевой программы «Информатизация высших и средних специальных учебных заведений МПС РФ». В 1998 г. в Университете создается Институт новых информационных технологий (ИНИТ), возглавляемый В. В. Яковлевым, ориентированный на реализацию проектов «Программы информатизации университета». По инициативе кафедры с 1996 г. под руководством профессора В. В. Яковлева начали проводиться международные научно-практические конференции по проблемам развития современных информационных технологий на железнодорожном транспорте «Инфотранс», став-



Вычислительный центр Института. 1988 г.



Лаборатория микропроцессорной техники. 1988 г.

шие традиционными. Спонсорскую поддержку конференциям оказывают ведущие мировые компании в области компьютерной техники и систем программирования.

Кафедрой теоретических основ автоматизации управления с ее основания в 1974 г. руководил д-р техн. наук, профессор И. И. Кандауров. В 80-е годы на кафедре сменилось два поколения вычислительных машин. С 1990 г. началось оснащение первыми персональными компьютерами IBM PC AT на базе микропроцессоров 80286 и 80386 фирмы Intel.



И. И. Кандауров

В 90-е годы продолжалось бурное развитие компьютерной техники, расширялась область ее применения. Это привело к значительным изменениям направленности учебной и научной деятельности кафедры. В декабре 1997 г. кафедра была переименована в кафедру информатики и информационных технологий на транспорте. С января 1994 г. по сентябрь 1998 г. заведующей кафедрой была канд. техн. наук, профессор Н. Ф. Костянко, с сентября 1998 г. по октябрь 2000 г. кафедру возглавлял д-р техн. наук, профессор Н. А. Сапунов. При кафедре в 1992 г. была создана лаборатория систем тренажа операторского персонала хозяйства перевозок, возглавляемая инженером А. И. Кожевниковым.

Экономика транспорта

С 1983 по 2000 г. кафедру экономики транспорта возглавлял д-р техн. наук, профессор А. Н. Ефанов — специалист в области теории и практики ценообразования на железнодорожном транспорте.

Как известно, к середине 80-х годов в экономике СССР все явственнее проявлялся застой. Ученые кафедры одними из первых со всей остротой почувствовали эти явления на железнодорожном транспорте, предприняли усилия по научному осмыслению происходящих процессов. Для совершенствования системы грузовых тарифов в условиях полного хозяйственного

расчета и самофинансирования железнодорожного транспорта профессор А. Н. Ефанов в 1989 г. выдвинул принцип индивидуальных нормативных затрат, дифференцированных по отдельным полигонам сети по ряду факторов. Совместно с кафедрой политической экономии, которой в этот период руководил профессор В. П. Третьяк, был образован научно-творческий коллектив, который смог сформулировать принципы перехода железных дорог на рыночные отношения. В творческий коллектив входили специалисты Ленинградского и Московского государственных университетов, департаментов Министерства путей сообщения, управлений железных дорог и ряда институтов железнодорожного транспорта.

По инициативе заведующих кафедрами экономики транспорта и политической экономии, поддержанной руководством МПС России, в 1992 г. были проведены Ассамблеи начальников железных дорог Российской Федерации, на которых рассматривались узловые вопросы рыночных отношений на железных дорогах. В результате обобщения зарубежного опыта на кафедре получило развитие новое научное направление, связанное с совершенствованием управления на железнодорожном транспорте, которое возглавили профессора А. Н. Ефанов и А. А. Зайцев, работавший в тот период начальником Октябрьской железной дороги. Были сформулированы предложения по решению экономических проблем управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений.

Скоростное и высокоскоростное движение на железнодорожном транспорте

В 1987 г. по указанию министра путей сообщения СССР Н. С. Конарева возобновились работы по проблеме высокоскоростного пассажирского движения. Головной организацией был назначен ВНИИЖТ, координатором — заместитель директора института, д-р техн. наук, профессор Е. А. Сотников, выпускник Института. В научных исследованиях принимали участие десятки академических, проектных институтов, вузов, одним из ведущих в этом направлении был ЛИИЖТ.

К декабрю 1988 г. были сформулированы основные положения государственной научно-технической программы «Высокоскоростной экологически чистый транспорт». Документ выпущен

Государственным Комитетом СССР по науке и технике и утвержден Советом Министров СССР 30 декабря 1988 г.[1]



Е. А. Сотников

Немалая заслуга в том, что в качестве головного участка магистрали Центр — Юг была обозначена линия Ленинград — Москва, принадлежала заместителю министра путей сообщения СССР Г. М. Фадееву, начальнику Октябрьской железной дороги А. А. Зайцеву и ректору ЛИИЖТ профессору Е. Я. Красковскому.

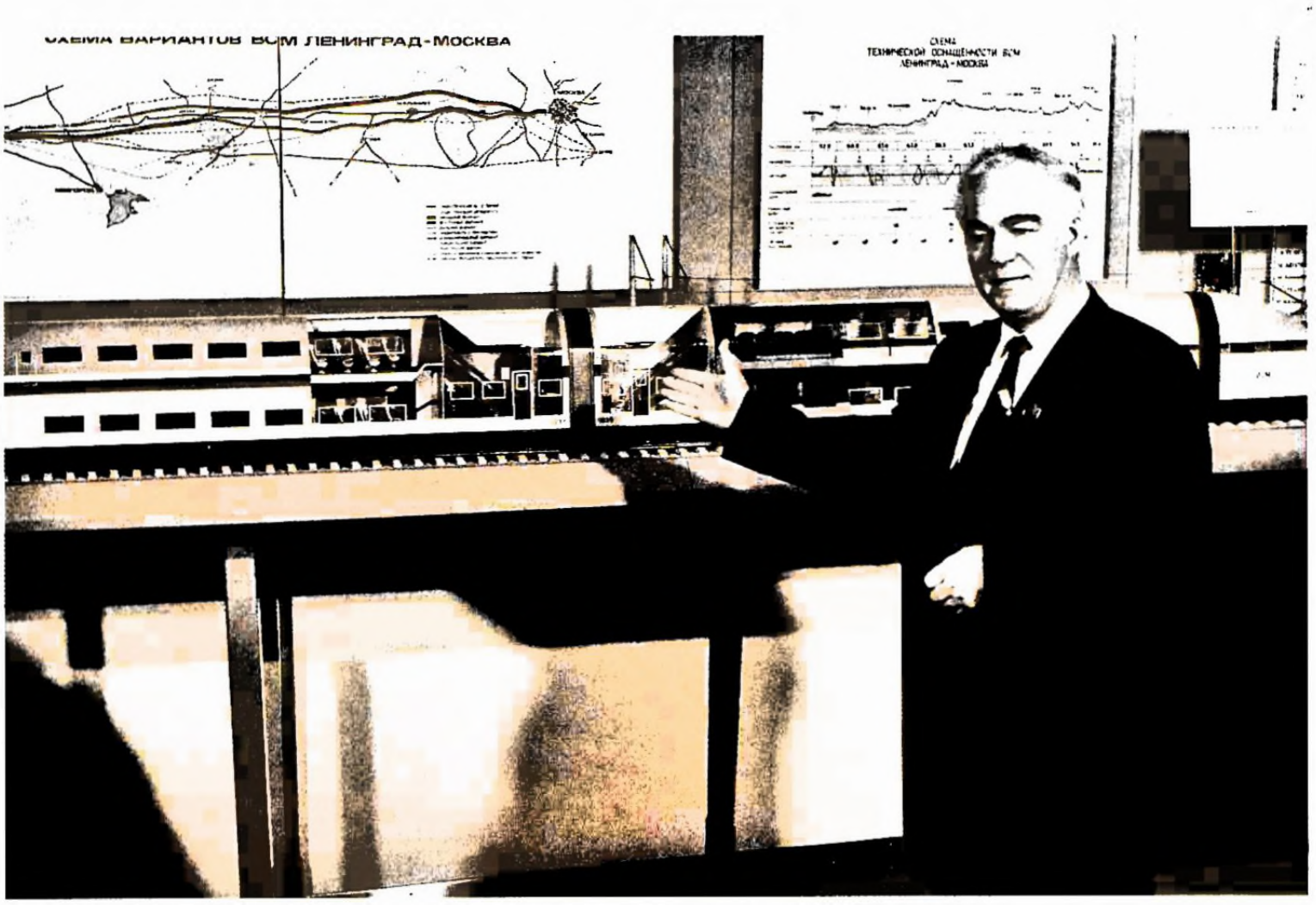
Научный проект магистрали «Центр — Юг» и концепция высокоскоростного подвижного состава широко обсуждались научной и инженерной общественностью, в том числе с участием зарубежных специалистов. Международная конференция по проблеме создания этой магистрали, проведенная в Ленинграде в июне 1989 г., подтвердила правильность поставленной задачи и наметила пути ее решения. На состоявшейся в ноябре 1990 г. в Ленинграде второй международной конференции по высокоскоростному движению на железнодорожном транспорте были рассмотрены и одобрены основные положения технико-экономического обоснования магистрали

В 1991 г. Министерством путей сообщения и Октябрьской железной дорогой было осуществлено финансирование работ по технико-экономическому обоснованию ВСМ Ленинград — Москва. Эти работы выполнили проектно-изыскательские и научно-исследовательские институты «Ленгипротранс», «Мосгипротранс» и ВНИИЖТ при активном участии ученых ЛИИЖТ. Руководителем работ от Института стал заведующий кафедрой изысканий и проектирования железных дорог В. М. Петров.

В 1992 г. Министерство науки, высшей школы и технической политики Российской Федерации приказом от 19 октября 1992 г.,

---

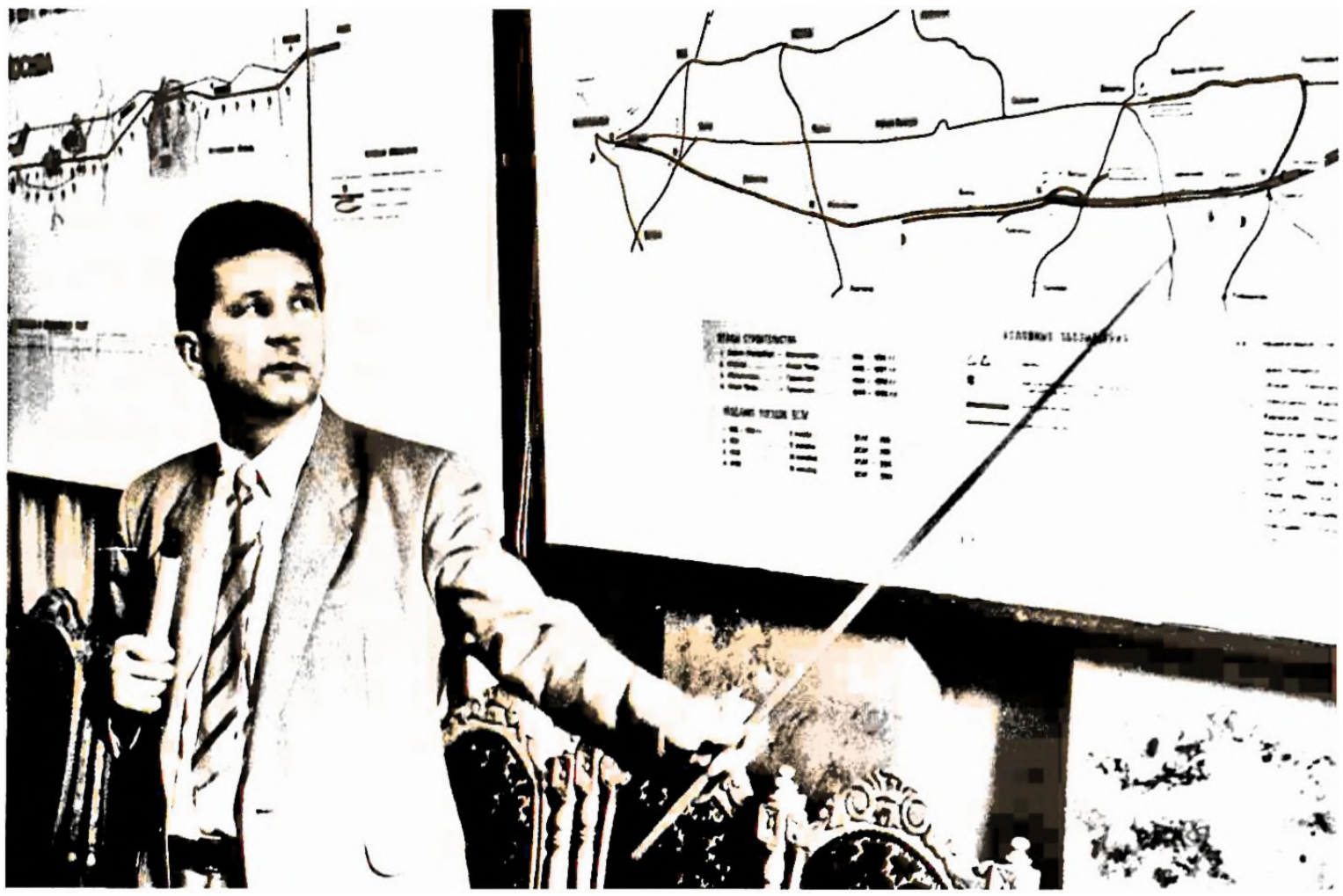
[1] Государственный комитет СССР по науке и технике. Государственная научно-техническая программа. Перечень программ, одобренных Постановлением Совета Министров СССР от 30 декабря 1988 г. — М., 1989. — № 1474 [НТБ ПГУПС].



Вторая международная конференция по высокоскоростному движению на железнодорожном транспорте. Первый заместитель министра путей сообщения СССР Г. М. Фадеев представляет журналистам проект высокоскоростного поезда. Ленинград. 1990 г.



Научные общественные слушания технико-экономического обоснования ВСМ Санкт-Петербург — Москва. ЛИИЖТ. 1992 г.



Научные общественные слушания технико-экономического обоснования ВСМ Санкт-Петербург — Москва. ЛИИЖТ. Докладывает первый заместитель генерального директора РАО «Высокоскоростные магистрали». В. М. Саввов. 1992 г.

№ 1094 утвердило государственную научно-техническую программу России «Высокоскоростной экологически чистый транспорт»[1].

В 1991 г. для реализации проекта первой российской ВСМ было образовано Российское акционерное общество «Высокоскоростные магистрали» (РАО ВСМ). Его роль была закреплена в 1991 и 1992 гг. соответствующими указами Президента Российской Федерации, основные положения которых, относящиеся к РАО ВСМ, действуют по настоящее время[2]. В составе

---

[1] Министерство науки, высшей школы и технической политики Российской Федерации. Приказ от 19 октября 1992 г., № 1094. Государственная научно-техническая программа России «Высокоскоростной экологически чистый транспорт» [НТБ ПГУПС].

[2] Указ президента Российской Советской Федеративной Социалистической республики «О создании высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург — Москва» от 13 сентября 1991 г. № 120 // Ведомости Совета народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР. 1991, № 38. Ст. 1206; Указ президента Российской Федерации «О строительстве высокоскоростной пассажирской магистрали Санкт-Петербург — Москва и организации производства электроподвижного состава» от 17 июля 1992 г. № 786 // Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. 1992. № 29. Ст. 1784.

РАО ВСМ работали немало выпускников ЛИИЖТ: В. М. Саввов — первый заместитель генерального директора, Е. А. Сотников — заместитель генерального директора, В. Г. Ананьев — технический директор, И. П. Киселев — директор по международным связям, В. Г. Сачков — руководитель проектного бюро, и др.

Ученые Университета принимали активное участие в разработке технико-экономического обоснования магистрали. В 1991–1995 гг. на базе учебного заведения неоднократно проводились технические конференции, научные слушания и семинары, на которых обсуждалась проблема создания ВСМ в целом и отдельные наиболее важные аспекты проекта.

В 1992–1995 гг. ТЭО магистрали Санкт-Петербург — Москва прошло все установленные законом государственные экспертизы и получило положительную оценку, что позволило начать подготовку к рабочему проектированию магистрали. В 1992–1997 гг. РАО «Высокоскоростные магистрали» разработало «Нормы и технические условия проектирования высокоскоростной железнодорожной линии Санкт-Петербург—Москва», которые 28 апреля 1997 г. были согласованы с министром путей сообщения Российской Федерации Н. Е. Аксёненко[1]. Однако социально-экономический кризис 90-х годов, дефолт 1998 г. не позволили начать осуществление проекта ВСМ.

Исследования в области истории техники и транспорта

В Институте–Университете традиционно уделяли и уделяют большое внимание вопросам истории науки и техники. В этой области в разные годы трудились и продолжают исследования многие ученые нашего вуза. На протяжении нескольких десятилетий в научных кругах железнодорожных вузов и исследовательских институтов вынашивалась идея создания фундаментального труда по истории железнодорожного транспорта России и СССР. Необходимо заметить, что цельного описания истории зарождения и развития железнодорожной отрасли в стране на протяжении XIX–XX веков к тому времени не существовало, хотя и до 1917 г., и позже такие попытки предпринимались. На протяжении длительного времени серьезным препятствием были идеологические рамки и штампы, которые сковывали работу исследователей.

[1] Система нормативных документов в строительстве. Стандарт предприятия. Нормы и технические условия проектирования высокоскоростной железнодорожной линии Санкт-Петербург — Москва. Официальное издание. Российское акционерное общество «Высокоскоростные магистрали» (РАО ВСМ). — СПб., 1997. — 32 с. [НТБ ПГУПС]; Нормы и технические требования к проектированию и строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург — Москва. РДС 00-00-94. Официальное издание. Государственный комитет Российской Федерации по архитектуре и градостроительству (Госстрой России). — М., 1997. — 129 с. [НТБ ПГУПС].



Один из организаторов и активных участников создания 1 и 2 томов «Истории железнодорожного транспорта России и СССР», почетный преподаватель ЛИИЖТ, профессор кафедры железнодорожных станций и узлов М. М. Уздин

В преддверии 150-летия российских железных дорог, которое предстояло праздновать в 1987 г., замысел создания книги по истории железнодорожного транспорт страны стал воплощаться. В 1984 г. сформировался авторский коллектив, идея получила поддержку руководства МПС и лично министра Н. С. Конарева[1]. Авторами, которых определило МПС, была проделана существенная работа по сбору и первичному обобщению материалов, однако попытка реализации проекта к юбилею (1987) в силу ряда причин субъективного характера не удалось.

Работа получила развитие после того, как была поручена ЛИИЖТ. Ее возглавили бывший ректор Института профессор Е. Я. Красковский, действующий ректор профессор В. Е. Павлов, профессор М. И. Воронин и доцент М. М. Уздин[2]. Был уточнен авторский коллектив, в состав которого вошли ведущие ученые ЛИИЖТ, а также МИИТ и ряда других вузов и научных институтов, и к 1994 г. написан первый том, охватывающий период с 1836 по 1917 г. При поддержке министра путей сообщения Российской Федерации Г. М.Фадеева и начальника Октябрьской

[1] 28 мая 1986 г. на этот счет вышло специальное указание № 326у.

[2] История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3. 1945–1991 гг. / Ред. В. Д. Кузьмич, Б. А. Лёвин. — М., 2004. — С. 591–592.

железной дороги А. А. Зайцева первая книга Истории вышла из печати, а к 1997 г. был подготовлен и второй том[1].

Подготовка и издание третьего тома, описывающего период с 1945 по 1991 г., который вышел в свет в 2004 г., велась при главенствующей роли ученых МИИТа, но также при участии представителей других вузов и научных институтов[2].

Издание этих трудов явилось большим событием в научной и культурной жизни отрасли, они заслужили высокую оценку в кругах ученых-историков и всех интересующихся железнодорожным транспортом.

Совершенствование материально-технической базы вуза

В годы, предшествующие образованию Университета, был решен ряд коренных проблем развития материальной базы вуза. В 1985 г. Институт в целом успешно завершил выполнение «Комплексного плана учебно-воспитательной, научной работы и социального развития коллектива» на 1981–1985 гг. Кроме реконструкции химического корпуса, строительства «тоннельного» корпуса, ввода в эксплуатацию Дворца спорта ЛИИЖТ было осуществлено сооружение трех общежитий в г. Пушкине. Значительный объем ремонтных работ был выполнен в учебных корпусах, общежитиях, на геодезической базе и в детских учреждениях.

По состоянию на 1 января 1986 г. общая площадь корпусов института составляла 71,1 тыс. кв. м, из них предназначенная для учебных и научных целей — 51,8 тыс. кв. м.

Новый комплексный план учебно-воспитательной, научной работы и социального развития коллектива ЛИИЖТ на XII пятилетку (1986–1990 гг.), который оказался последним планом развития вуза советского периода, был разработан в конце 1985 г. в соответствии с решениями XXVII съезда КПСС. При выработке перспективных задач на XII пятилетку и далее был проведен анализ состояния материальной базы Института, использован

---

[1] История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917 гг. / Ред. Е. Я. Красковский, М. М. Уздин. — СПб.; М., 1994. — 336 с.; История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917–1945 гг. / Ред. В. Е. Павлов, М. М. Уздин. — СПб.; М., 1997. — 416 с.

[2] История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3. 1945–1991 гг. / Ред. В. Д. Кузьмич, Б. А. Лёвин. — М., 2004. — 632 с.

Основные корпуса Института и площадь их помещений[1]

№№ п/п	Название корпусов	Площадь, м²		Головные факультеты, кафедры и отделы
		Общая	Полезная для учебно-научных целей	
1	Главный (1-й)	12964	8281	Строительный факультет
2	Комсомольский (2-й)	10744	8031	Мостовой
3	Химический им. Д. И. Менделеева (3-й)	1304	1113	Кафедра химии
4	Механический (4-й)	4605	3551	Механический
5	Электромеханический (5-й)	2412	1467	Электромеханический
6	Ленинский (6-й)	6261	5501	Кафедра физики, электромеханический факультет, библиотека
7	Новый (7-й)	11752	6944	УПП, Электротехнический факультет
8	Переходный (8-й)	1362	1072	Кафедра ВиК, ТОАУ
9	Научный	3620	2960	НИО, хоз. служба
10	Административный (10-й)	1800	1100	Подготовительное отделение, финансовый отдел, НИО
11	Спортивный	941	834	Кафедра физвоспитания
12	Тепловозный	367	352	Кафедра локомотивов
13	Детский	909	480	Профком
14	Юсуповский (9-й)	4657	4175	Электротехнический
15	Музей	3081	762	Музей
16	Тоннельный	680	530	Кафедра тоннелей и метрополитенов
17	Дом физической культуры	6709	4650	Кафедра физвоспитания
Итого		71168	51803	

[1] По состоянию на 1 мая 1986 г.



В начале 80-х годов на фасад первого корпуса Института вернулась историческая надпись «Институт инженеров путей сообщения». Фото 2006 г.



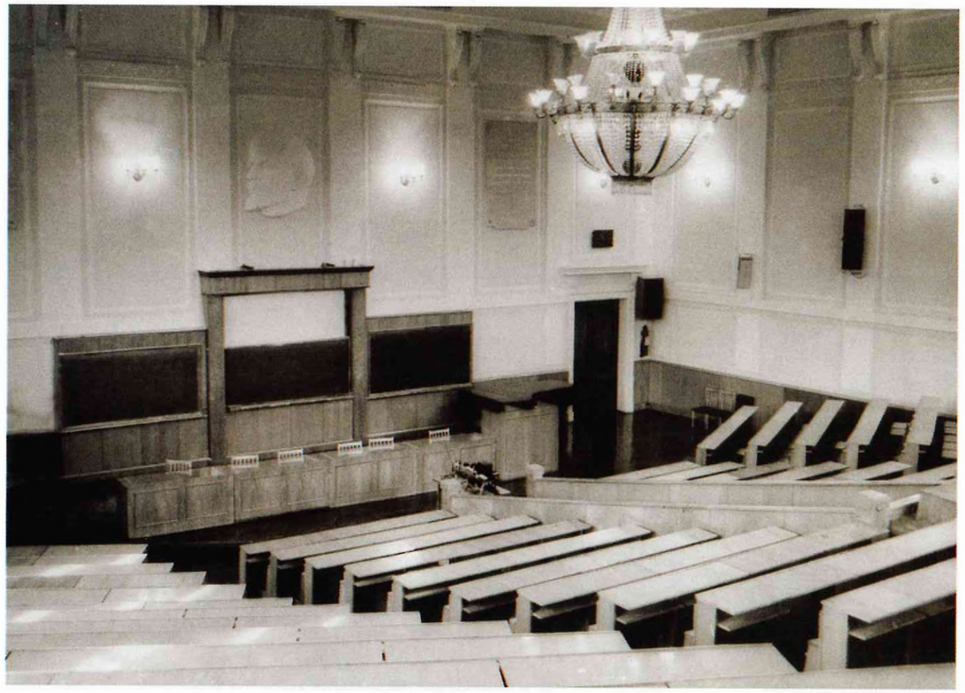
Колонный зал Института. Середина 80-х годов



Актовый зал Института. Середина 80-х годов



Читальный зал отдела общественно-политической литературы научно-технической библиотеки Института. Середина 80-х годов



Ленинская (ныне Большая физическая) аудитория. Середина 80-х годов

опыт осуществления предыдущих комплексных планов, учтены объективные возможности развития Института.

Над планом работал большой коллектив ученых и сотрудников Института под руководством ректора профессора Е. Я. Красковского и секретаря парткома (комитета организации КПСС) Института доцента А. П. Цупикова. Значительный вклад в разработку плана внесли председатель профсоюзного комитета (профкома) вуза профессор В. А. Кудрявцев, начальник планового отдела Л. А. Вишнякова, начальник патентного отдела А. И. Шадрин[1].

Главное управление учебными заведениями МПС СССР (ГУУЗ МПС) совместно с Институтом подготовило конкретные предложения, согласовало их с главными управлениями МПС и Исполнительным комитетом Ленинградского городского совета народных депутатов и представило их в МПС СССР. 15 января 1987 г. специальным указанием № 24-у министр путей сообщения Н. С. Конарев утвердил документ, определивший генеральную программу развития материально-технической базы ЛИИЖТ на XII пятилетку и до 2000 г.

В ней были предусмотрены новое строительство, реконструкция и капитальный ремонт, улучшение жилищных условий сотрудников Института. Планировалось выделение Институту[2] вычислительной техники, телевизионного, станочного, робототехнического и другого оборудования, строительство новых и реконструкция для использования в учебном процессе и научной деятельности ряда зданий.[3]

Предполагалось, что будут решены следующие основные задачи: строительство в студгородке в г. Пушкине учебно-лабораторного корпуса, студенческого общежития (2-й очереди) и жилого дома для профессорско-преподавательского состава и сотрудников, что должно было бы разгрузить основную базу на Московском проспекте; передача ЛИИЖТ корпуса № 8, занимаемого трестом ЛенТИСИЗ. Для

---

[1] Комплексный план учебно-воспитательной, научной работы и социального развития коллектива на 1986–1990 гг.: Рукопись. — 1986. — С. 1 [НТБ ПГУПС]. Проект комплексного плана был рассмотрен и принят на открытом собрании членов КПСС Института 29 марта 1986 г. и утвержден главным управлением ученых заведений МПС СССР.

[2] В СССР в условиях плановой экономики, централизованного планирования распределения материально-технических ресурсов наиболее ценное оборудование не приобреталось, а «выделялось» различным предприятиям и организациям, в том числе и вузам, центральными органами, в частности, ЛИИЖТ по принадлежности — Министерством путей сообщения СССР.

[3] Комплексный план учебно-воспитательной, научной работы и социального развития коллектива на 1986–1990 гг.: Рукопись. — 1986. — С. 37 [НТБ ПГУПС].



Методический кабинет технических средств обучения. 1988 г.

этого планировался перевод треста в реконструированные корпуса общежития № 6 по ул. Перевозной, д. 2. В корпус № 8 намечалось перевести кафедры и лаборатории, находящиеся в Юсуповском дворце; после реставрации Юсуповского дворца в его помещениях предполагалось поместить экспозицию Музея железнодорожного транспорта СССР (при ЛИИЖТ), преобразуемого в Центральный музей железнодорожного транспорта СССР. После переезда Музея железнодорожного транспорта в Юсуповский дворец его помещения предполагалось использовать для расширения ряда кафедр и научно-технической библиотеки Института; планировалось строительство студенческого Дома культуры на 1000 мест на территории Института, прилегающей к Детскому (б. Юсуповскому) саду в зоне теплотехнической лаборатории.

Планами предусматривалось создание на полигоне НИИ мостов на ст. Предпортовой опытно-экспериментальной научной базы Института, расширение и благоустройство геодезической базы в Толмачево, строительство жилого дома по ул. Бр. Васильевых, д. 22 (на территории студгородка на Петроградской стороне).

В осуществлении целевой программы «Компьютеризация-90» особая роль принадлежит вычислительному центру. Для его дальнейшего развития планом Министерства предусматривалось частич-

ное расселение прилегающего к Институту жилого дома по Московскому проспекту, д. 7[1] с последующей его реконструкцией для нужд вычислительного центра.

Приходится констатировать, что ряд мероприятий по улучшению материально-технической базы Института, намеченных планом, в силу деструктивных процессов, нараставших в экономической и социально-политической жизни страны в конце 80-х — начале 90-х годов, не был выполнен. Тем не менее коллективу вуза удалось продолжить решение ряда важных задач. В 1997 г. по представлению руководства ПГУПС Главным управлением кадров и учебных заведений МПС была сформирована Программа поддержки Петербургского государственного университета путей сообщения в осуществлении капитального ремонта и строительству отдельных зданий. Программа была утверждена министром путей сообщения А. А. Зайцевым. Работа по выполнению программы велась под непосредственным руководством проректора по капитальному строительству доцента С. В. Коланькова. К 1999 г. была сделана пристройка к общежитию № 5 на пр. Максима Горького (ныне — Кронверкский пр.), отремонтирована Ленинская аудитория, зал Николаи, проведен капитальный ремонт Актового зала с заменой деревянных перекрытий на железобетонные, надстроена мансарда над главным корпусом, сооружена запланированная в начале XX века библиотечная пристройка к 6-му корпусу, что значительно расширило книгохранилище научно-технической библиотеки.

Одним из важных направлений деятельности было начало широкого внедрения компьютерной техники в учебный процесс и научные исследования. Идеологию компьютеризации вуза во многом определяли сотрудники кафедры электронно-вычислительных машин, которую с 1982 г. возглавлял д-р техн. наук, профессор В. В. Яковлев, продолживший традиции своего учителя А. А. Эйлера и придавший новый импульс этому важному направлению деятельности в учебной и научной работе на кафедре.

В 1984 г. на кафедре начинает функционировать первый в ЛИИЖТ дисплейный класс на основе машины СМ-1420, на смену которому к началу 90-х годов пришли классы персональных

---

[1] Решение Исполнительного комитета Ленинградского городского Совета народных депутатов «О развитии материально-технической базы Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта им. акад. В. Н. Образцова» от 30 августа 1988 г., № 722 [НТБ ПГУПС].





Дисплейные классы Института. 1988 г.

ЭВМ. К середине 80-х годов на кафедре организована и в 1988 г. начинает работу как учебное подразделение лаборатория микропроцессорной техники.

К 1986/1987 учебному году Институт располагал девятью дисплейными классами, вычислительный центр и ряд кафедр имели в своем распоряжении вычислительные машины третьего поколения типа ЕС, СМ и микро-ЭВМ[1]. Годом позже в Институт были поставлены пять комплектов аналого-вычислительных машин для кафедры ЭВМ, 12 единиц машин типа «Роботрон-1715» для кафедры теоретических основ автоматизации управления и кафедры автоматики и телемеханики[2]. К 1990 г. в Институте было 18 дисплейных классов и пять кабинетов деловых игр, оснащенных компьютерной техникой[3]. Через год общий парк вычислительных машин составил 216 ед., в том числе три ЭВМ типа ЕС и 192 персональных компьютера, а также 115 дисплеев в 20 дисплейных классах[4].

Наряду с компьютерами в вузе активно использовались и других технические средства обучения: демонстрировались слайды, технические и документальные кинофильмы и фрагменты из художественных фильмов. В 1989 г. в Институте было 47 киноустановок. Три из них, расположенные в Актовом зале, Ленинской (ныне Большой физической) и Комсомольской аудиториях позволяли демонстрировать фильмы на 35-миллиметровой пленке, остальные — на 16-миллиметровой. В фильмотеке вуза имелось более 800 учебных и научно-популярных кинофильмов, за учебный год по заявкам кафедр проводилось более 500 киносеансов[5].

Развитие системы повышения квалификации инженерно-технических работников и преподавателей

Переход с 1 января 1989 г. на работу в условиях хозяйственного расчета и самофинансирования привел к коренной перестройке деятельности факультета повышения квалификации (ФПК). В результате отмены централизованного планирования контингента слушателей на уровне Министерства путей сообщения СССР первоочередной

---

[1] Отчет о работе института за 1986/87 учебный год. С. 27 [Архив ПГУПС].
[2] Отчет о работе института за 1987/88 учебный год. С. 16 [Архив ПГУПС].
[3] Отчет о работе института за 1989/90 учебный год. С. 20 [Архив ПГУПС].
[4] Отчет о работе института за 1990/91 учебный год. С. 17 [Архив ПГУПС].
[5] Отчет о работе института за 1988/89 учебный год. С. 28 [Архив ПГУПС].

задачей стало развитие прямых партнерских взаимоотношений с железными дорогами и другими предприятиями и организациями как с заказчиками. Требования рынка образовательных услуг в стране привели к разделению системы повышения квалификации отрасли по регионам. Октябрьская железная дорога стала генеральным заказчиком для ФПК, при этом сохранилась практика заключения долгосрочных договоров. Другие железные дороги перешли на текущие заявки применительно к годовому плану-графику, составленному совместно с Октябрьской железной дорогой.

26 июня 1995 г. Правительство Российской Федерации приняло Постановление «Об утверждении Типового положения об образовательном учреждении дополнительного профессионального образования (повышения квалификации) специалистов». Это постановление и последовавшее затем Постановление Государственного Комитета Российской Федерации по высшему образованию от 10 апреля 1996 г., существенно расширили возможности факультетов повышения квалификации вузов, рассматривая их прежде всего как структурные подразделения дополнительного профессионального образования. Это обстоятельство привело к тому, что в 1995 г. факультет повышения квалификации был преобразован в Центр дополнительного профессионального образования (ЦДПО), руководителем которого был назначен канд. техн. наук, доцент А. П. Цупиков.

Число отделов ЦДПО было увеличено до четырех, был создан отдел стажировок, который приступил к организации обучения руководителей подразделений дорог на зарубежных транспортных объектах. К 1997 г. отдел, возглавляемый доцентом кафедры изысканий и проектирования железных дорог С. В. Шкурниковым, провел семь стажировок в Германии и Финляндии и две конференции в России. Количество работников Октябрьской железной дороги, проходящих повышение квалификации в ЦДПО, выросло до 2600–2700 чел. в год.

Планирование работы, осуществлявшееся совместно со службой управления персоналом Октябрьской железной дороги, предусматривало организацию повышения квалификации руководителей и инженерно-технических работников из состава всех основных дирекций, служб и отделов по наиболее важным и актуальным направлениям. Среди них: современные технологии работы, вопросы рыночной экономики, менеджмента и маркетинга, автоматизации бухгалтерского учета, использования ПЭВМ, кадровая работа и подготовка резерва руководителей среднего звена, метрологов, охрана труда и окружающей среды, делопроизводство и др. Особое вни-

мание уделялось вопросам безопасности движения поездов. Были разработаны и внедрены такие учебные программы, как «Анализ причин крушений и аварий и их предупреждение» применительно к различным службам, «Перевозка опасных грузов», «Организация безаварийной работы», «Безопасность жизнедеятельности в чрезвычайных ситуациях» и др. В целях согласования теоретических и практических занятий к участию в учебном процессе привлекались ведущие специалисты дирекций, служб и отделов управления Октябрьской железной дороги и других организаций. В среднем ежегодно для проведения занятий приглашались 350 специалистов различного профиля. Из них 69% составляли профессора, преподаватели и научные сотрудники кафедр ПГУПС, 19% — ведущие специалисты Октябрьской железной дороги и 12% — приглашенные из других организаций. Преподаватели и научные сотрудники ряда кафедр вели активную организационную, педагогическую деятельность в ЦДПО. Значительный объем работы выполнялся сотрудниками факультетов: механического, управления процессами перевозок, электротехнического, электромеханического, экономики и социального управления. Большой вклад в работу ЦДПО внесли доценты Л. К. Пойлов, В. Н. Фомченко, Ю. Ю. Медведев, М. В. Стрелков, В. И. Бадах, П. С. Пушкин, А. В. Абросимов, Ю. Я. Меремсон, В. П. Глушко, И. И. Шейнин, В. П. Лохов, научный сотрудник Н. Ф. Монастыренко и многие другие.

Благодаря развитию творческих связей с Петербургским филиалом Академии стандартизации, метрологии и сертификации ЦДПО регулярно подготавливал значительное число поверителей различных средств измерений.

Внимание слушателей, изучающих проблематику кадровой работы и деловых взаимоотношений, привлекали оригинальные учебные программы, использующие систему «Грид», которые представляли сотрудники Русского кадрового клуба в Санкт-Петербурге. Занятия со слушателями проводили ведущие специалисты Октябрьской железной дороги: начальник экономической службы В. И. Михайлов, начальник отдела труда и заработной платы В. С. Долженков, зам. начальника службы управления персоналом Н. П. Павлова; начальники дирекции «Дорсигналсвязь» А. Н. Кореньков, «Транссервис» П. П. Петров, начальник юридической службы В. М. Гуков, начальник отдела охраны труда Н. Н. Афанасьев, главный инспектор по котлонадзору А. Н. Рудаков, начальник службы гражданских сооружений В. Н. Беляев и многие другие. К 1999 г. в ПГУПС повысили квалификацию 64618 чел.

Международные связи и подготовка студентов для зарубежных стран

Социально-политическая нестабильность, экономический кризис и распад СССР привели к уменьшению количества иностранных студентов, аспирантов, докторантов, стажеров и слушателей, проходящих обучение в институте[1]:

Учебный год	1990–1991	1991–1992	1992–1993	1993–1994	1994–1995	1995–1996	1996–1997	1997–1998	1998–1999
Количество студентов	373	302	278	188	227	175	138	120	71
Число стран	47	39	35	41	34	32	26	24	23

Самороспуск Организации стран Варшавского договора и Совета Экономической Взаимопомощи, а также развивавшийся процесс ориентации нового руководства бывших стран «социалистического лагеря» на вхождение в Европейское сообщество и НАТО резко сократили количество студентов и слушателей из этих стран, обучавшихся в российских вузах. Непросто складывались и отношения между вновь образовавшимися на пространстве бывшего СССР суверенными государствами так называемого «ближнего зарубежья». Практически прекратили поступать в Университет жители прибалтийских республик, резко уменьшилось и число абитуриентов из других бывших союзных республик. Экономическая депрессия и общественная нестабильность в России также не способствовали привлечению в страну и в Институт студентов из зарубежных стран. В этих условиях руководство вуза и деканата по работе с иностранцами вынуждены были занять позицию выжидания (если не выживания). Введение системы обучения студентов-иностранцев на основе контрактов потребовало больших организаторских усилий, поиска новых организационных форм работы от проректора международным связям Г. С. Афонина, сменившего в 1990 г. на этом посту И. Д. Фадееву, которая успешно выполняла свои обязанности более девяти лет, а также от декана Д. И. Громова, пришедшего на смену Г. С. Афонину.

На рубеже 80–90-х годов кафедрой русского языка заведовала доцент И. Я. Рыбакова. Под руководством проректора И. Д. Фа-

[1] Данные из ежегодных отчетов о работе вуза [Архив ПГУПС].



Занятия с иностранными студентами в кабинете деловых игр проводит доцент В. В. Бабич. 1987 г.



Митинг солидарности с народом Палестины. Ленинская аудитория. 1986 г.



Студенты ЛИИЖТ — латиноамериканцы в первомайской колонне Института. 1988 г.

деевой в Институте был организован прием туристических групп иностранцев, которые в дополнение к культурной программе изучали русский язык. В таких группах за летний сезон проходили обучение до 100 человек из Испании, Франции, Германии, Нидерландов и других стран.

В 1993 г. был создан подготовительный факультет для иностранных граждан, на котором слушатели могли пройти необходимую подготовку не только по русскому языку, но и по ряду общеобразовательных дисциплин: математике, физике, биологии. Слушатели, окончившие этот подготовительный факультет, могли стать студентами ПГУПС либо поступали в другие вузы города. Работа подготовительного факультета помогала решать в течение ряда лет проблему занятости и сохранения штата преподавателей (особенно преподавателей-русистов), а кроме того, способствовала тому, что за Университетом сохранялась репутация одного из важных центров обучения иностранцев. Впоследствии это сослужило хорошую службу.

Появились новые партнеры Университета из «ближнего зарубежья»: учебные организации и предприятия из Белоруссии,

Казахстана, Литвы, Узбекистана и др. Граждане бывших союзных республик теперь имели в России статус иностранцев. Для данного контингента учащихся стала возможной и заочная форма обучения. Быстро и на новых началах восстанавливались партнерские контакты с Монголией, налаживались новые связи с Китаем.

Демократизация общества, упрощение процедуры выезда за границу способствовали развитию академических связей с зарубежными университетами, в том числе и по инициативе отдельных преподавателей. В 1992 г. доцентом И. П. Киселевым на базе общих научных интересов в области истории железнодорожного транспорта были установлены контакты с крупным историком рельсового транспорта, ученым-экономистом, деканом экономического факультета Сиднейского университета (Австралия) профессором Стивеном Солсбери. Между двумя университетами было заключено соглашение о сотрудничестве. Ректор университета В. Е. Павлов, ряд профессоров, преподавателей и сотрудников ПГУПС побывали на стажировках в Сиднее, в Санкт-Петербург для обучения и научной работы приезжали сотрудники Сиднейского университета. В 1995–1997 гг. в ПГУПС проводилась работа по обновлению компьютерной техники, испытывалась острая потребность в персональных компьютерах последнего поколения. С большой благодарностью в ПГУПС была воспринята спонсорская помощь Сиднейского университета. По инициативе профессора С. Солсбери, поддержанной канцлером Сиднейского университета баронессой Леони Крамер, была осуществлена программа благотворительной помощи, в соответствии с которой из Австралии в ПГУПС поступила большая партия компьютеров (80 единиц), а также оборудование для центрального сервера и оптоволоконный кабель. Это позволило создать в Университете первую локальную компьютерную сеть, объединившую несколько классов персональных ЭВМ. Помимо технических проблем в процессе реализации проекта пришлось решить множество вопросов, связанных с таможенными формальностями получения благотворительной помощи. Потребовалось принятие решений в Москве на правительственном уровне. В решении организационных вопросов помощь оказал первый заместитель председателя Правительства Российской Федерации А. А. Большаков.

Работу по реализации проекта выполнили сотрудники вычислительного центра вуза, подготовку компьютеров к отправке

в Россию из Австралии и организацию приема и монтажа техники в Санкт-Петербурге обеспечила группа российских и австралийских специалистов под руководством научного сотрудника кафедры вагонов и вагонного хозяйства, ныне д-ра техн. наук, профессора этой кафедры А. В. Третьяка.

В 1997 г. проректором по международным связям была назначена доцент кафедры иностранных языков Е. А. Афанасьева. С ее приходом на эту должность получили развитие многие формы работы, установилось активное сотрудничество с Ассоциацией проректоров по международным связям высших учебных заведений Санкт-Петербурга и Ассоциацией технических вузов стран Восточной Европы. Были восстановлены контакты с вузами Германии, Болгарии, Китая и других стран.

В 1999 г. было заключено долгосрочное соглашение между ПГУПС и Даремским университетом (Великобритания), в соот-



Открытие компьютерных классов, переданных ПГУПС Сиднейским университетом. Ленточку перерезает почетный профессор ПГУПС, декан экономического факультета Сиднейского университета Стивен Солсбери, справа от него — почетный профессор ПГУПС, канцлер Сиднейского университета, баронесса, профессор Леони Крамер, правее — посол Австралийского Союза в России Джеффри Бетли и ректор Университета профессор В. Е. Павлов. 1996 г.



Занятия в новом дисплейном классе проводит старший преподаватель кафедры экономики транспорта А. Д. Яхно. 1997 г.

ветствии с которым ПГУПС ежегодно принимал группу британских стажеров, прибывающих на стажировку по русскому языку, а также направлял в Великобританию на длительные стажировки преподавателей английского языка нашего университета. Организатором сотрудничества с британской стороны выступила бывшая преподаватель ЛИИЖТ, ныне преподаватель Даремского университета М. Тайманова. Основную работу по организации приема, размещения и обучения британских стажеров в Санкт-Петербурге выполняют сотрудники кафедр иностранных языков и русского языка.

С 1997 г. в Университете стала складываться новая структура организации работы с зарубежными партнерами. Позже создается управление по международным связям, начальником которого назначается доцент Д. И. Громов, имевший к тому времени большой опыт работы в этой области. Эти изменения были обусловлены новыми условиями, в которых перемещение наших граждан через государственную границу стало предельно либерализованным и поэтому обычным и массовым. Российское государство становилось все более открытым, и в силу этого появилась возможность прямых контактов отдельных кафедр с зарубежными



Торжественное заседание ученого совета Университета,
посвященное 235-й годовщине со дня рождения А. Бетанкура.
Актовый зал Университета. 1 февраля 1993 г.

партнерами и коллегами. Этим воспользовались представители многих кафедр: мостов, строительных материалов, теплотехники и тепловых установок, теоретических основ электротехники, изысканий и проектирования железных дорог. Они сумели развить завязавшиеся контакты, в прочные творческие связи с коллегами из Щецинского политехнического института (Польша), участвуя как в Щецине, так и в Петербурге в мероприятиях самого разного рода: в научных дискуссиях, в чтении лекций, проведении консультаций, в ознакомительных экскурсиях и т. д. Многие из возникших тогда связей между учеными двух вузов продолжаются и поныне.

В начале 90-х годов в университете возродился интерес к личности и деятельности первого директора Института Корпуса инженеров путей сообщения испанца по происхождению Августина Бетанкура. Этому способствовали историко-научные исследования ряда ученых, в частности члена-корреспондента АН Украины А. Н. Боголюбова, ректора Университета профессора В. Е. Павлова, профессора Нижегородского университета Н. Ф. Филатова, и регулярные приезды в Санкт-Петербург для изучения истории испанско-российских связей и русского языка групп испанцев. Организатором этих поездок стали Университет в лице декана факультета мостов и тоннелей профессора А. П. Ледяева и испанский культурный фонд «Александр Пушкин», возглавляемый его директором А. А. Черносвитовым. Были значительно развиты деловые и научные связи, дружеские контакты ученых ПГУПС с деятелями науки, культуры и инженерами Испании. Немало в этом отношении было сделано директором библиотеки Ф. К. Бернгардом и директором Центрального музея железнодорожного транспорта России Г. П. Закревской



Мемориальная доска,
установленная в 1999 г.
в первом корпусе
Университета (архитектор
В. И. Черепанов)

В феврале 1993 г. в ПГУПС была проведена совместная российско-испанская научно-культурная конференция, посвященная 235-й годовщине со дня рождения А. Бетанкура. В работе конференции принимали участие многочисленная (около 150 человек) делегация Мадридского политехнического Университета и представители посольства Испании в России.

Глава 8
Университет в период реформирования транспорта. 1999–2009

Структурная перестройка отрасли, ликвидация Министерства путей сообщения, создание ОАО «Российские железные дороги». Новый организационный статус Университета

В 1996 г. на Всероссийском съезде железнодорожников в Москве были приняты «Основные направления развития железнодорожного транспорта». В этом документе была заложена концепция эволюционной реформы отрасли, учитывающая как положительный, так и негативный опыт преобразования железнодорожных компаний, проведенного в ряде развитых стран в последние десятилетия.

С 1997 г. началось укрупнение первичных производственных звеньев железнодорожного транспорта, объединение и упразднение ряда отделений железных дорог, централизация управления перевозочным процессом и концентрация финансовых ресурсов в министерстве в условиях их острейшего дефицита[1]. Реформа управления железными дорогами 90-х годов с внедрением элементов рыночных механизмов в различных сферах деятельности в некоторой степени оздоровила ситуацию на транспорте и позволила сдерживать рост тарифов, что вполне соответствовало мероприятиям Правительства по реструктуризации естественных монополий. Дальнейшее совершенствование управления отраслью должно было быть направлено на создание конкурентного рын-

---

[1] *Аксёненко Н. Е., Лапидус Б. М., Мишарин А. С.* Железные дороги России: от реформы к реформе. — М.: Транспорт, 2001. — С. 189.

ка транспортных услуг на основе образования грузовых и пассажирских компаний, упорядочения деятельности транспортно-экспедиционных и других структур обслуживания клиентов; повышение эффективности железнодорожных перевозок, достижения баланса их стоимости и качества для товаропроизводителей и снижения транспортной составляющей в конечной цене продукта[1].

15 мая 1998 г. постановлением Правительства Российской Федерации № 448 утверждена Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта. Два года спустя, 18 мая 2001 г. постановлением Правительства Российской Федерации № 384 «О Программе реформы на железнодорожном транспорте» утверждена ее программа, рассчитанная на 10 лет (до конца 2010 г.). В ее разработке приняли участие помимо железнодорожников представители заинтересованных министерств и ведомств, научных организаций, высших учебных заведений отрасли и ряд крупных консалтинговых российских и международных компаний[2].

Проведение реформы планировалось осуществить в три этапа. На первом — подготовительном (2001–2002) была сформирована законодательная база реформирования. Главным итогом первого этапа стало создание в 2003 г. Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» со 100% акций, принадлежащих государству. К этому обществу перешли от МПС России функции хозяйствующего субъекта. Большая часть имущества, которым располагало МПС России, было внесено в ОАО «Российские железные дороги». Хозяйственная деятельность компании началась 1 октября 2003 г.

Задачей второго этапа реформирования (2003–2005) являлась оптимизация структуры управления ОАО «Российские железные дороги»; создание акционерных обществ на базе имущества, которым в установленном порядке были наделены самостоятельные структурные подразделения компании. В течение 2004–2005 гг. советом директоров ОАО «РЖД» были приняты решения о создании почти трех десятков дочерних обществ.

---

[1] Встреча министра путей сообщения Н. Е. Аксёненко с активом Петербургского государственного университета путей сообщения 2 июня 2001 г.: Стенографический отчет [Архив ПГУПС].

[2] *Белова А. Г.* Заместитель министра путей сообщения Российской Федерации. О реформировании Российских железных дорог. Заседание ученого совета Петербургского государственного университета путей сообщения. 27 марта 2003 г., протокол № 8: Стенографический отчет [Архив ПГУПС].

Целью третьего этапа реформы (2006–2010) является создание развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок. Решается вопрос о целесообразности полного организационного отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности.

16 сентября 1999 г. Н. Е. Аксёненко был назначен на должность министра путей сообщения с сохранением поста первого вице-премьера. 10 января 2000 г. Указом исполняющего обязанности Президента Российской Федерации В. В. Путина Н. Е. Аксёненко освобожден от обязанностей первого заместителя Председателя Правительства и назначен министром путей сообщения Российской Федерации. На этой должности Н. Е. Аксёненко пребывал до января 2002 г. За время его работы на посту министра путей сообщения и первого вице-премьера были сделаны решительные шаги по реформированию железнодорожного транспорта.

16 августа 2000 г. коллегия МПС одобрила Концепцию развития структурной реформы железнодорожного транспорта. Однако в 2000–2002 гг. на уровне МПС были принят ряд противоречивых финансово-экономических решений, которые усугубили трудное положение в отрасли.

4 января 2002 г. министром путей сообщения Российской Федерации был вновь назначен Г. М. Фадеев. Историк А. И. Гурьев, анализирующий ход современных реформ железнодорожного транспорта, отметил: «Деятельность Геннадия Матвеевича Фадеева составляет, безусловно, целую эпоху в жизни железнодорожного транспорта России. При этом судьба прихотливо распорядилась так, что те руководители отрасли, которые выступали с инициативой коренных реформ, а затем во второй половине 90-х непосредственно готовили их, — сошли со сцены, не завершив своего дела. Фадееву же, который относился к акционированию отрасли, вплоть до своего второго назначения министром путей сообщения РФ в начале 2002 года, крайне настороженно, история определила роль человека, на практике приступившего к осуществлению реформ и ставшего первым президентом ОАО «РЖД»[1].

22 сентября 2003 г. Г. М. Фадеев был назначен президентом ОАО «Российские железные дороги», на следующий день открытое

---

[1] *Гурьев А. И.* Из тупика: история одной реформы. — СПб.: РЖД-Партнер, 2008. — С. 583.

акционерное общество прошло государственную регистрацию и 1 октября приступило к хозяйственной деятельности. 7 октября 2003 г. министром путей сообщения Российской Федерации был назначен выпускник Института В. Н. Морозов.

Как известно, конец 90-х годов был трудным периодом в жизни страны. При относительной политической стабилизации экономика страны еще не вышла из кризиса, резкий обвал курса рубля по отношению к основным мировым валютам — дефолт 1998 г. стал для нее тяжелым испытанием.

Железнодорожный транспорт страны, продолжавший свою работу как единый хозяйственный организм, действовавший во многом еще по правилам социалистического планового хозяйствования и выполнявший важные функции в масштабах государства, вынужден был взаимодействовать на открытом рынке товаров и услуг с капиталистическими предприятиями, в абсолютно новых условиях. Тем не менее в МПС России предпринимались попытки перспективного планирования деятельности, хотя в этот период как в отрасли, так и в целом в экономике страны было принято немало поспешных, импульсных, противоречивых организационных решений.

Несмотря на тяжелое экономическое положение в стране в железнодорожной отрасли продолжались научные исследования, создание новой техники. На рубеже веков были разработаны новые локомотивы, грузовые и пассажирские вагоны, хотя их массовое серийное производство существенно отставало от потребностей отрасли.

Постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 20 была утверждена Федеральная целевая программа г. № 232-р «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)». Однако ее реализация осуществлялась с трудом из-за хронического недостатка бюджетного финансирования. В связи с этим программа была откорректирована в 2005 г.[1] Планируемое финансирование было снижено на 26% (с 1540 до 1141 млрд. руб.), увеличены плановые показатели на 2010 г. по грузообороту, но снижен на 10% уровень пассажирооборота (с 203 до 184 млрд. пасс.-км).

---

[1] Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» (редакция 2.0, 2005 г., во исполнение поручения Правительства РФ от 19 ноября 2003 г. № МК-П10-13850)



Пассажирский электровоз ЭП200. 1998 г.



Скоростной пассажирский электровоз ВЛ65. 1999 г.



Скоростной пассажирский вагон Тверского завода. 2000 г.

29 октября 2003 г. на заседании Государственного совета Российской Федерации была принята Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 г., представляющая развитие всего транспорта в стране на долгосрочную (15 лет) перспективу[1]. Позже этот документ был представлен участникам грандиозного всероссийского форума под названием научно-практическая конференция «Транспортная стратегия России», состоявшегося 3 декабря 2003 г. в Кремлевском дворце съездов.

Документ, рождавшийся на перепутье административных реформ в государстве и коренной реорганизации железнодорожной отрасли, вскоре начали пересматривать. На протяжении нескольких лет теперь уже реформированным Министерством транспорта России совместно с ОАО «Российские железные дороги» и другими заинтересованными организациями и ведомствами была разработана новая долгосрочная программа, действующая и сегодня: «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года»[2]. В ее формировании принимали участие и ученые Университета. Составной частью этого документа стала «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»[3], которая была вынесена на обсуждение участников Первого железнодорожного съезда, состоявшегося 24–25 октября 2007 г. в Москве. В своем выступлении на съезде Президент Российской Федерации В. В. Путин отметил, что «стране необходим новый импульс развития железнодорожной отрасли, сопоставимый со стремительным развитием российских железных дорог на рубеже XIX–XX веков, но, конечно, на современной технологической базе — на самой современной технологической базе»[4].

Целью Стратегии является «формирование условий для устойчивого социально-экономического развития России, возрастания мобильности населения и оптимизации товародвиже-

---

[1] Транспортная стратегия Российской Федерации. Одобрена на заседании Государственного совета Российской Федерации 29 октября 2003 г. [НТБ ПГУПС].

[2] Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р.

[3] Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р.

[4] Стенографический отчет о заседании Первого железнодорожного съезда. 24 октября 2007 г. Москва, Кремль.

ния, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и обеспечения лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны»[1].

Стратегия включает в себя два этапа. Этап модернизации железнодорожного транспорта (2008–2015) предусматривает обеспечение необходимых пропускных способностей на основных направлениях перевозок, коренную модернизацию существующих объектов инфраструктуры, обеспечение перевозок подвижным составом с исключением техники с истекшим сроком службы, разработку новых технических требований к технике и технологии, начало проектно-изыскательских работ и строительство новых железнодорожных линий, а также строительство первоочередных высокоскоростных железнодорожных магистралей.

Этап динамичного расширения железнодорожной сети (2016–2030) предусматривает создание инфраструктурных условий для развития новых точек экономического роста в стране, выход на мировой уровень технологического и технического развития железнодорожного транспорта и повышение глобальной конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта

Приняты два варианта развития железнодорожного транспорта до 2030 г.: минимальный и максимальный. Максимальный вариант ориентирован на достижение инновационного сценария развития Российской Федерации, а минимальный вариант основан на энергосырьевом сценарии развития экономики. Инерционный вариант, предусматривающий сохранение дефицита транспортной инфраструктуры, в Стратегию не включен, так как не отвечает целевым задачам долгосрочного развития страны[2].

Основные контрольные цифры развития железнодорожной отрасли, обозначенные в Стратегии, отвечают требованиям раз-

---

[1] Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р. С. 4 [НТБ ПГУПС].

[2] Там же. С. 8, 9.

вития экономики страны до 2030 г.[1] Планируется строительство более 15 тыс. км новых железнодорожных линий, в том числе 3,6 тыс. км стратегических и 868 км высокоскоростных.

Принятая Стратегия ставит перед высшими учебными заведениями отрасли большие задачи по созданию новых технологий и техники, отвечающей современным требованиям развития транспорта и подготовке специалистов в условиях открытого рынка товаров и услуг, в том числе в научной и образовательной сферах.

Улучшение экономической ситуации в стране позволило перевести в практическую плоскость вопрос о техническом переоснащении железнодорожного транспорта. Были достигнуты успехи в создании нового железнодорожного подвижного состава. В 2006 г. на Новочеркасском электровозостроительном заводе, входящем теперь в состав ЗАО «Трансмашхолдинг», по заказу ОАО «Российские железные дороги» изготовлен магистральный грузовой электровоз переменного тока серии 2ЭС5К «Ермак». Новая машина имеет мощность на валах тяговых двигателей не менее 9180 кВт, максимальную скорость в эксплуатации — 110 км/ч и способна заменить в эксплуатации грузовые электровозы ВЛ80 всех выпусков.

В том же году Брянский машиностроительный завод завершил работы по созданию нового магистрального двухсекцион-

---

[1] По минимальному варианту погрузка в 2030 г. прогнозируется в объеме 1970 млн. т с ростом (к уровню базового 2007 г.) в 1,47 раза. Грузооборот прогнозируется в объеме 3050 млрд. ткм с ростом (к уровню базового 2007 г.) в 1,46 раза, пассажирооборот вырастет в 1,16 раза и превысит 202 млрд. пасс.-км. По максимальному варианту погрузка к 2030 г. возрастет в 1,6 раза и достигнет 2150 млн. т. Грузооборот в 2030 г. возрастет по сравнению с 2007 г. в 1,58 раза и составит 3300 млрд. ткм, пассажирооборот — в 1,33 раза и превысит 231 млрд. пасс.-км.

На перспективу до 2030 г. ожидаются высокие темпы роста объемов пассажирских перевозок, в первую очередь на подходах к Московскому и Санкт-Петербургскому железнодорожным узлам. Интенсивность движения пассажирских поездов на подходе к Московскому узлу прогнозируется с ростом в 1,3–1,4 раза в основном за счет ввода новых поездов в сообщении с крупными городами России и зарубежья, строительства высокоскоростной магистрали Москва–Санкт-Петербург и дополнительно по максимальному варианту высокоскоростной магистрали Москва–Нижний Новгород и Москва — Смоленск – Красное (в рамках международного транспортного коридора № 2). (Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р. С. 10–12 [НТБ ПГУПС]).



Магистральный грузовой электровоз серии 2ЭС5К «Ермак». 2006 г.



Магистральный грузовой тепловоз 2ТЭ25К «Пересвет». 2006 г.

ного двенадцатиосного грузового тепловоза 2ТЭ25К «Пересвет». За счет существенного снижения расхода топлива новая машина отличается от ранее выпускаемых магистральных тепловозов уменьшением на 10–15% эксплуатационных расходов. Она также имеет лучшие тяговые характеристики. Тепловоз 2ТЭ25К предназначен для замены старых магистральных тепловозов 2ТЭ116 и 2ТЭ10М.



В. Н. Морозов

Упразднение в 2004 г. Министерства путей сообщения России[1] — одного из старейших в государстве, стало важным событием административной реформы. Последним министром путей сообщения страны был выпускник ЛИИЖТ В. Н. Морозов, ликвидационную комиссию министерства возглавлял первый заместитель министра, также выпускник Института В. Л. Белозеров.



И. Е. Левитин

Высшие учебные заведения, ранее входившие в состав МПС России, в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации[2], перешли в ведение Министерства транспорта Российской Федерации, которое с 9 марта 2004 г. возглавляет министр И. Е. Левитин. Учредителем Университета теперь выступает Федеральное агентство железнодорожного транспорта. Эти изменения отразились на многогранной деятельности Университета, поскольку стало принципиально иным взаимоотношение вуза с предприятиями железнодорожного транспорта, входившими ранее в систему одного и того же министерства.

---

[1] Указ Президента Российской Федерации 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» [НТБ ПГУПС].

[2] Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2004 г. № 1753-р.



В. И. Якунин



В. В. Степов

Основным работодателем для выпускников ПГУПС и важным партнером в научно-исследовательской деятельности Университета является ОАО «Российские железные дороги». Летом 2005 г. Г. М. Фадеева[1] на посту президента Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» сменил В. И. Якунин.

ИИПС — ЛИИПС — ЛИИЖТ — ПГУПС на протяжении всей истории своего существования оставался одним из ведущих учебных заведений, где готовились инженерные и руководящие кадры для железных дорог России. Из девяти министров путей сообщения СССР и России послевоенного периода четверо — выпускники ЛИИЖТ: Б. П. Бещев, И. Г. Павловский, А. А. Зайцев, В. Н. Морозов. Выпускники Института Е. Ф. Кожевников и И. Д. Соснов были министрами транспортного строительства СССР. В. Н. Морозов в настоящее время является первым вице-президентом ОАО «Российские железные дороги».

В разные годы различные железные дороги возглавляли и возглавляют сегодня питомцы Института – Университета: Б. К. Саламбеков, М. А. Осинцев, В. В. Чубаров, П. К. Лемещук, В. И. Ковалёв, А. А. Зайцев, А. П. Кузнецов, В. В. Степов, В. Н. Голоскоков, А. А. Краснощек.

Институт — Университет всегда имел теснейшие связи с первой железной дорогой России — Николаевской, ныне Октябрь-

[1] Как отмечает историк А. И. Гурьев: «Отставка Фадеева в 2005 г. не вызвала абсолютно никаких зримых эксцессов даже в консервативной железнодорожной среде... Для всех было совершенно очевидно, что процесс смены руководителя компании по каким-то причинам уже явно затянулся... Все понимали, что менталитет Фадеева совершенно не позволяет отрасли двигаться далее по пути рыночных реформ» (Гурьев А. И. Из тупика: история одной реформы. — СПб.: РЖД-Партнер, 2008. — С. 583.)

ской. Так, за все время ее существования из 40 начальников дорог 26 были выпускниками нашего учебного заведения.

В послевоенные годы на Октябрьской железной дороге высокие посты занимали помимо упомянутых начальников дороги А. А. Беженаров, Б. Д. Громов, А. П. Нестеренко, В. И. Омельчук, А. Н. Павлов, М. И. Равинский, Л. В. Рымша, В. М. Саввов, С. А. Славин, А. В. Солобуто.



В. Н. Голоскоков

Сегодня среди руководителей Октябрьской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» питомцы ЛИИЖТ — ПГУПС: начальник дороги В. В. Степов, а также О. С. Валинский, А. В. Кузменков, В. А. Богданович, В. И. Голубцов, В. А. Одинцов, Н. В. Суслов.



А. А. Краснощек

Питомцы Института составляют костяк руководящего и инженерного состава Петербургского метрополитена — одной из крупнейших компаний городского транспорта страны. В разные годы метрополитеном города на Неве руководили выпускники Института В. Г. Аверкиев, А. Т. Денисов, В. М. Капустин, В. А. Елсуков. Высокие должности в структуре управления этой транспортной организацией занимали питомцы вуза О. Т. Арефьев, А. М. Горбенков, Э. В. Дубовой, М. Д. Звягинцев, В. Д. Лысенков, Г. Л. Мамошкин, В. С. Сорокин, С. Б. Сухов, К. И. Фролов.

В настоящее время в состав руководителей метрополитена входят питомцы ЛИИЖТ: В. А. Гарюгин — начальник метрополитена, заместители начальника В. Д. Очерет, А. Г. Фурса, И. Н. Выборонов, Е. Г. Козин; другие руководители: В. А. Плещеев, Н. И. Смирнова, Н. Г. Лявданский, В. Я. Сутенс, А. Н. Стрекаловский, Г. С. Павлов, В. В. Секлюцкий, В. Н. Пахомов, А. К. Семенов, Ю. В. Никитенко, В. А. Лапин, И. А. Федоров, Б. А. Вишняков, А. В. Павлов, Г. В. Моляров.



В. А. Гарюгин



Ю. Н. Горлин



Н. Г. Кикичев

Выпускники ЛИИЖТ — ПГУПС востребованы в инженерном корпусе транспортных строительных и проектных организаций, особенно в Северо-Западном регионе страны, многие из них возглавляли в разные годы и возглавляют сегодня подобные структуры: трест Севзаптрансстрой — А. И. Федорович, Главленинградстрой — Ю. Р. Кожуховский, проектно-изыскательский институт «Ленгипротранс» — Л. Н. Данильчик, АО Метрострой (Санкт-Петербург) — В. Н. Александров, почетный гражданин Санкт-Петербурга; Ленинградское трамвайно-троллейбусное управление, позже предприятие «Горэлектротранс» — Ю. Н. Горлин, ЗАО «Трест Мостострой» — Е. И. Иванов, АОЗТ «Ленгазтеплострой» — Н. Г. Кикичев, ОАО «Мостострой-19» — Е. М. Иголинский, ОАО «Ленметрогипротранс» — Н. И. Кулагин.

Питомцы ЛИИЖТ В. С. Толстиков, Ю. Ф. Соловьев, В. Н. Лобко, А. И. Вахмистров, О. А. Виролайнен находились в разные годы и находятся сегодня на ответственных постах в руководящих структурах Ленинграда и Санкт-Петербурга.

Выпускник Института Д. Ф. Мезенцев на протяжении ряда лет был членом Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, представляя Иркутскую область, в настоящее время он губернатор этой области. Федеральную службу безопасности России с 2008 г. возглавляет выпускник ЛИИЖТ А. В. Бортников.



В. С. Толстиков



Ю. Ф. Соловьев (слева) и Ю. А. Лиманов. 70-е годы



А. И. Вахмистров



О. А. Виролайнен



В. Н. Лобко



Д. Ф. Мезенцев



А. В. Бортников

Организационная структура Университета, состав профессоров и преподавателей

В октябре 1998 г. подал заявление об освобождении от должности ректора Университета профессор В. Е. Павлов. Его работа пришлась на период, который в исторической литературе принято называть перестройкой, а также на годы экономического кризиса, политических потрясений, изменения и даже упразднения многих социальных и политических институтов в государстве, распада СССР. Вместе с тем в эти же годы вуз приобрел статус Университета. Во время его руководства, несмотря на снижение объемов централизованного финансирования, удалось сохранить костяк профессорско-преподавательского состава. После ухода с поста ректора вуза В. Е. Павлов продолжил работу в Университете в должности заведующего кафедрой теоретической механики, а позже профессора этой кафедры. Он ведет активную и плодотворную научную деятельность, занимается вопросами истории города, вуза, науки и инженерного образования, успешно работает в области развития методики преподавания в высшей школе.

28 июня 1999 г. на конференции делегатов коллектива Университета в результате голосования из нескольких претендентов ректором Университета был избран выпускник ЛИИЖТ В. И. Ковалёв[1], ставший 27-м руководителем вуза в его истории, работавший до этого первым заместителем министра путей сообщения Российской Федерации. В первое пятилетие его работы на этом посту основные усилия администрации вуза направлялись на развитие Университета в новых социально-экономических и политических условиях, на модернизацию процесса подготовки специалистов в ситуации начавшейся структурной перестройки отрасли. Возникла необходимость поиска эффективных решений финансово-экономических проблем, стоящих перед вузом, преодоления застойных явлений в ряде сегментов университетской жизни. Надо было расширять внешние инженерно-научные контакты с целью привлечения новых заказчиков интеллектуальной продукции Университета, обновлять материально-техническую базу, решать накопившиеся за предыдущие годы социальные проблемы коллектива.

---

[1] Утвержден в должности приказом министра путей сообщения Российской Федерации от 29 июня 1999 г. № 494 [Архив ПГУПС].

Период 1999–2004 гг. стал переломным в работе вуза. К концу пятилетия значительно улучшились практически все показатели деятельности Университета. 30 июня 2004 г. конференция коллектива Петербургского государственного Университета путей сообщения, высоко оценив деятельность В. И. Ковалёва в качестве руководителя вуза, избрала его ректором на второй пятилетний срок[1], а 23 июня 2009 г. — на третий пятилетний срок[2].



В. И. Ковалёв

В начале 2000 г. в Университете функционировало 10 факультетов, из них семь дневных: механический, мостов и тоннелей, строительный, управления



Большая физическая аудитория Университета.
Выборы ректора вуза 23 июня 2009 г.

---

[1] Стенограмма конференции коллектива Петербургского государственного Университета путей сообщения. 30 июня 2004 г. [Архив ПГУПС].

[2] Стенограмма конференции научно-педагогических работников, представителей других категорий работников и обучающихся в Университете. 23 июня 2009 г. [Архив ПГУПС].



Ученый совет Университета. 2 декабря 2006 г.
В первом ряду, слева направо: А. И. Кожевников, Т. Е. Васильева, С. В. Елизаров, В. Л. Белозёров, В. А. Одинцов, А. П. Ледяев, Е. А. Афанасьева, В. И. Ковалёв, В. Д. Мартынова, В. В. Сапожников, А. В. Тимофеев, И. П. Киселев, И. Д. Фадеева, Т. А. Белаш; стоят в первом ряду: В. Г. Иванов, Г. П. Закревская, Ю. Г. Параскевопуло, Н. Н. Качан, С. В. Урушев, В. И. Никитченко, В. В. Егоров, В. А. Ходаковский, П. К. Рыбин, Л. В. Политова, В. А. Кудряшов, В. Л. Уралов, В. П. Быков, Г. К. Зальцман, Вл. В. Сапожников, Л. М. Родионова, Ю. А. Верженский, Т. М. Петрова, А. А. Смирнов, В. И. Крылов, Н. С. Рогалев.
Во втором ряду: В. В. Фортунатов, Е. Н. Бодунов, А. А. Корниенко, М. Я. Брынь, В. А. Болотин, Н. А. Чурков, Ю. И. Ефименко, Н. К. Румянцев, Е. П. Дудкин, Д. Г. Дымкин, В. А. Кручек, А. В. Бенин, С. А. Гулин, Д. Н. Роенков, А. Д. Хомоненко, В. В. Гарбарук, Л. И. Коренев, М. В. Иванов; в третьем ряду: А. А. Голубев, А. Т. Осьминин, Ю. П. Бороненко, А. Ф. Богданов, Н. С. Бушуев, Д. А. Костерев, В. П. Огородников, Е. Ф. Жигалко, П. П. Якубчик, Д. И. Громов, А. А. Лапинскас, Е. А. Федоров, А. Т. Бурков, А. В. Грищенко, А. В. Плакс, А. С. Мазнев, В. В. Никитин



Комплекс зданий Университета. Московский пр., 9–13. 2008 г.



Седьмой (административный) корпус Университета на Обуховской площади. 2009 г.



Дворец Юсуповых на наб. реки Фонтанки — ныне один из учебных корпусов Университета. 2009 г.

процессами перевозок, экономики и социального управления, электромеханический и электротехнический, очно-заочный (вечерний) и заочный факультеты. С будущими абитуриентами работал факультет довузовской подготовки, включавший в себя отделения: подготовительное, Заочную физико-математическую школу Октябрьской железной дороги, лицейские инженерно-технические классы и подготовительные курсы. В состав заочного факультета входили Мурманский и Петрозаводский факультеты и представительство в городе Волхове. В Великих Луках продолжал работу филиал Университета. В вузе функционировал также Центр дополнительного профессионального образования, восемь проблемных и 11 отраслевых научно-исследовательских лабораторий. При ПГУПС работал единственный в России НИИ мостов с экспериментальным полигоном[1]. В 19 учебных корпусах размещались 51 кафедра, 90 учебных лабораторий и кабинетов, 103 учебные аудитории, из которых 20 специализированных, 33 компьютерных класса[2]. Студентов из зарубежных стран курировало Управление по международным связям.

[1] НИИ мостов в настоящее время не входит в состав Университета.

[2] Отчет о работе Университета за 1999/2000 учебный год. Приложение 4-1. С. 44–45 [Архив ПГУПС].



Ректорат Университета. Октябрь 2009 г.

Слева направо: начальник научно-исследовательской части А. В. Бенин, начальник учебного управления П. П. Якубчик, проректоры: А. А. Корниенко, Н. А. Чурков, ученый секретарь В. А. Кручек, проректор И. П. Киселёв, первый проректор А. П. Ледяев, ректор Университета В. И. Ковалёв, проректор В. В. Сапожников, начальник юридического отдела И. С. Мачеча, проректор С. В. Елизаров, главный бухгалтер Т. Ю. Кудрявцева, проректор А. И. Кожевников, начальник службы управления персоналом А. В. Тимофеев, проректоры В. Д. Мартынова, Е. А. Афанасьева

В Университете работали 769 преподавателей, из них 117 — доктора наук и профессора, 388 — кандидаты наук, доценты. Среди профессоров и преподавателей вуза 16 действительных членов и 11 членов-корреспондентов Российской академии транспорта, члены других общественных академий. Общий контингент студентов составлял 11763 чел., из них на дневной форме обучения 5734 чел. (в том числе 1470 — на коммерческой форме обучения с полным возмещением затрат), на вечерней — 2717 (в том числе 788 на коммерческой основе), на заочной — 3312 (692 на коммерческой основе)[1].

1 апреля 1999 г. Университет получил новую лицензию на право ведения образовательной деятельности (до апреля 2005 г.)

[1] Отчет о работе Университета за 1999 / 2000 учебный год. Приложение 4-1. С. 44–45 [Архив ПГУПС].



А. П. Ледяев

по подготовке специалистов по 21 специальности, бакалавров по 13 направлениям, магистров по пяти направлениям[1].

Осенью 1999 г. в структуру управления Университетом были внесены изменения[2]: введена должность первого проректора Университета, которым был назначен д-р техн. наук, профессор А. П. Ледяев. Изменились обязанности ряда проректоров, в частности проректора по хозяйственной работе. Эта должность стала именоваться «проректор по оперативно-производственным вопросам». На эту должность была назначена опытный производственник, канд. техн. наук, доцент В. Д. Мартынова. Учитывая возросший объем работы, а также усложнение и расширение соответствующих функций в новых социально-экономических условиях, управление кадров вуза был преобразовано в службу управления персоналом, во главе которой стал А. В. Тимофеев. Учебным управлением вуза — одним из важнейших — руководил опытный педагог, профессор П. П. Якубчик. В 1999 г. в качестве совещательного органа ректората вуза был воссоздан совет деканов факультетов, под председательством декана механического факультета А. Ф. Богданова. С 2008 г. председателем совета деканов является декан факультета экономики и социального управления Н. К. Румянцев.

Важную роль в организации учебно-воспитательного процесса в вузе играют заместители деканов факультетов. На них ложится основная тяжесть повседневного контроля за ходом учебы студентов, их успеваемостью, посещением занятий и решение множества вопросов, в том числе бытового характера. Очень часто заместителям деканов приходится решать и сугубо личные вопросы студентов, особенно первокурсников, многие из которых только начинают самостоятельную жизнь вне

---

[1] Петербургский государственный университет путей сообщения. Отчет о работе Университета за 1998/1999 учебный год. 1999 г. — С. 3. [Архив ПГУПС].

[2] Заседание ученого совета Университета. 21 октября 1999 г. Стенографический отчет [Архив ПГУПС].



Заседание совета деканов. Октябрь 2009 г.

Слева направо деканы факультетов: очно-заочного (вечернего) — Ю. Г. Параскевопуло, заочного — Е. Ю. Мокейчев, электротехнического — В. А. Ходаковский, механического — В. А. Попов, электромеханического — С. А. Гулин, довузовской подготовки — В. И. Никитченко, директор Института повышения квалификации и переподготовки С. В. Урушев, начальник управления международных связей Д. И. Громов, деканы: факультета экономики и социального управления Н. К. Румянцев, факультета управления процессами перевозок П. К. Рыбин, строительного факультета Л. С. Блажко, факультета мостов и тоннелей В. В. Егоров

семьи. Эти проблемы все чаще возникают в последнее десятилетие в связи с явлениями инфантилизации выпускников средних школ.

В благодарной памяти выпускников Института–Университета сохраняются теплые воспоминания об их наставниках — заместителях деканов, работавших в разные годы: С. О. Александрове, А. А. Басмановском, Л. В. Белецком, Н. И. Ванюшкине, Л. С. Голынчике, В. В. Ефимове, М. Е. Лядове, В. Н. Миронове, В. А. Полевове, В. И. Полетаеве, А. Н. Савине, Н. А. Сапунове, Е. А. Солодовникове, М. М. Яцыне.

Многие годы успешно служат делу подготовки и воспитания специалистов на своих нелегких постах заместители деканов С. Г. Герке, Е. М. Ершов, Н. Н. Качан, А. С. Ткаченко, давшие

путевку в жизнь не одному поколению выпускников. Старейшиной корпуса заместителей деканов факультетов сегодня является заместитель декана механического факультета А. К. Данилов, заступивший на свой пост в 1957 г.

В 2004 г. вместо секретаря ученого совета Университета была введена должность ученого секретаря Университета, которым был назначен заведующий кафедрой локомотивов и локомотивного хозяйства д-р техн. наук, профессор, В. А. Кручек.

Изменения в учебном процессе Университета

С 1 сентября 2000 г. Университет начал подготовку студентов по новым учебным планам, разработанным в соответствии с государственными образовательными стандартами второго поколения[1]. В новых планах были учтены региональные особенности подготовки специалистов и введены дисциплины вузовского компонента, дисциплины по выбору и факультативы. В региональный компонент учебных планов были включены дисциплины, содержание которых направлено на углубление подготовки по железнодорожному транспорту с учетом особенностей города Санкт-Петербурга, Ленинградской области, Северо-Запада России, на освоение современных информационных технологий.

В том же 2000 г. в Университете начали ускоренное обучение выпускников техникумов. Для них план занятий по очной форме был рассчитан на четыре года вместо пяти лет. Однако опыт показал, что теоретическая подготовка выпускников техникумов недостаточна для успешного обучения в высшей школе. Из семи групп, сформированных в 2000 г., до выпуска дошли только четыре. Встал вопрос о целесообразности ускоренной подготовки инженеров из техников, которые фактически техниками и не работали. Иными словами, затраты отрасли на подготовку техников, которых затем доучивают до инженеров, оказываются бросовыми. Между тем на предприятиях увеличивался дефицит именно техников, младших инженеров. В Университете было признано, что массовая непрерывная подготовка «техникум —

[1] В 2004 г. состоялся последний выпуск студентов очной формы обучения, которые занимались по планам 1996 г.


ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ

ЛИЦЕНЗИЯ

Серия А № 268594

Регистрационный № 8956 «25» апреля 2007 г.

установлено, что ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»

место нахождения: 190031, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, МОСКОВСКИЙ ПР., Д. 9

ИНН 7812309592

имеет право осуществления образовательной деятельности по образовательным программам, указанным в приложении(ях) к настоящей лицензии, при соблюдении лицензионных и иных нормативных и правовых требований, контроля за которыми осуществляет

Лицензия действительна по «25» июля 2012 г.

Лицензия без приложения недействительна.

Руководитель лицензирующего органа

Болотов В.А.


ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ

СВИДЕТЕЛЬСТВО

О ГОСУДАРСТВЕННОЙ АККРЕДИТАЦИИ

Регистрационный № 0702 «04» июня 2007 г.

Настоящее свидетельство, что в соответствии с Законом Российской Федерации «Об образовании» от 10.07.1992 № 3266-1 (в редакции Федеральных законов от 13.01.1996 № 12-ФЗ)

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»

место нахождения: 190031 г. Санкт-Петербург, Московский просп., д. 9

прошло (прошла) государственную аккредитацию по реализуемым имеющей его(ей) указанного (подтвердившего) государственный статус:

ВЫСШЕЕ УЧЕБНОЕ ЗАВЕДЕНИЕ

УНИВЕРСИТЕТ

и имеет право на выдачу печатью с изображением Государственного герба Российской Федерации и выдачу выпускникам документа государственного образца о соответствующем уровне образования и (или) квалификации по аккредитованным образовательным программам, указанным в приложении(ях) к настоящему свидетельству.

Свидетельство действительно по «04» июня 2012 г.

Свидетельство без приложения(ий) недействительно.

Руководитель

В.А. Болотов

Серия АА № 000724

Фотокопии лицензии и свидетельства об аккредитации вуза

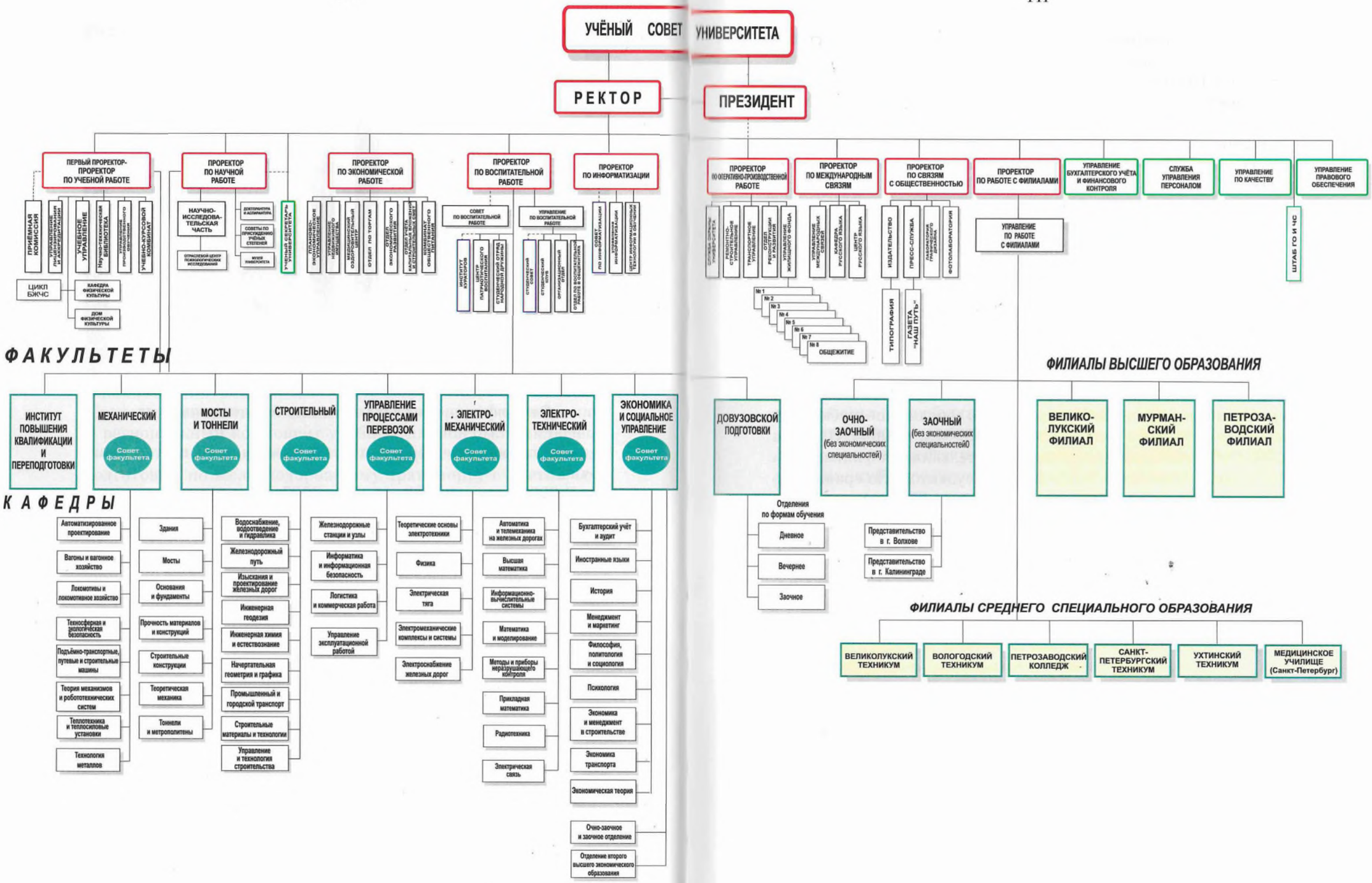
вуз» без промежуточной работы техников на производстве ошибочна.

В 2002 г. и через пять лет — в 2007 г. университет успешно прошел комплексные аттестации комиссии Министерства образования и науки Российской Федерации. Последней действующей лицензией, выданной в 2007 г.[1], Университету было дано право осуществления образовательной деятельности по четырем программам среднего профессионального образования, 28 программам высшего профессионального образования, 13 направлениям подготовки магистров, бакалавров — по 10 направлениям, а также по 46 программам послевузовского образования через аспирантуру и докторантов по девяти научным специальностям.

После 2004 г. подготовка бакалавров и магистров осуществляется по желанию студентов на платной основе параллельно с обучением специалистов.

В период с 2000 по 2009 г. в соответствии с потребностями региона и железнодорожного транспорта были организованы первые выпуски по новым для Университета специальностям: «Информаци-

[1] Лицензия № 4155 от № 8956 от 25 апреля 2007 г. и свидетельство о государственной аккредитации: регистрационный № 0702 от 04 июля 2007 г.


УЧЁНЫЙ СОВЕТ УНИВЕРСИТЕТА
РЕКТОР
ПРЕЗИДЕНТ
ПЕРВЫЙ ПРОРЕКТОР-ПРОРЕКТОР ПО УЧЕБНОЙ РАБОТЕ
ПРОРЕКТОР ПО НАУЧНОЙ РАБОТЕ
ПРОРЕКТОР ПО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ РАБОТЕ
ПРОРЕКТОР ПО ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ
ПРОРЕКТОР ПО ИНФОРМАТИЗАЦИИ
ПРОРЕКТОР ПО ОПЕРАТИВНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ РАБОТЕ
ПРОРЕКТОР ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ СВЯЗЯМ
ПРОРЕКТОР ПО СВЯЗЯМ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ
ПРОРЕКТОР ПО РАБОТЕ С ФИЛИАЛАМИ
УПРАВЛЕНИЕ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЁТА И ФИНАНСОВОГО КОНТРОЛЯ
СЛУЖБА УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ
УПРАВЛЕНИЕ ПО КАЧЕСТВУ
УПРАВЛЕНИЕ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ШТАБ ГО И ЧС
УПРАВЛЕНИЕ ПО РАБОТЕ С ФИЛИАЛАМИ
ОБЩЕЖИТИЕ
ТИПОГРАФИЯ
ГАЗЕТА "НАШ ПУТЬ"
ФАКУЛЬТЕТЫ
ИНСТИТУТ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ И ПЕРЕПОДГОТОВКИ
МЕХАНИЧЕСКИЙ
МОСТЫ И ТОННЕЛИ
СТРОИТЕЛЬНЫЙ
УПРАВЛЕНИЕ ПРОЦЕССАМИ ПЕРЕВОЗОК
ЭЛЕКТРО-МЕХАНИЧЕСКИЙ
ЭЛЕКТРО-ТЕХНИЧЕСКИЙ
ЭКОНОМИКА И СОЦИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
Совет факультета
КАФЕДРЫ
ФИЛИАЛЫ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
ДОВУЗОВСКОЙ ПОДГОТОВКИ
ОЧНО-ЗАОЧНЫЙ (без экономических специальностей)
ЗАОЧНЫЙ (без экономических специальностей0
ВЕЛИКО-ЛУКСКИЙ ФИЛИАЛ
МУРМАН-СКИЙ ФИЛИАЛ
ПЕТРОЗА-ВОДСКИЙ ФИЛИАЛ
Отделения по формам обучения
Дневное
Вечернее
Заочное
Представительство в г. Волхове
Представительство в г. Калининграде
ФИЛИАЛЫ СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ВЕЛИКОЛУКСКИЙ ТЕХНИКУМ
ВОЛОГОДСКИЙ ТЕХНИКУМ
ПЕТРОЗАВОДСКИЙ КОЛЛЕДЖ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ТЕХНИКУМ
УХТИНСКИЙ ТЕХНИКУМ
МЕДИЦИНСКОЕ УЧИЛИЩЕ (Санкт-Петербург)

онные системы и технологии», «Инженерная защита окружающей среды», «Прикладная математика и информатика», «Стандартизация и сертификация», «Комплексное обеспечение информационной безопасности автоматизированных систем», «Маркетинг», «Безопасность технологических процессов и производств».

В 2005 г. открыта подготовка по специальности «Информационная безопасность телекоммуникационных систем» и по направлению бакалавриата «Психология». С 2009 г. началась подготовка бакалавров по направлению «Системный анализ и управление», а также прорабатывается вопрос об открытии специальностей «Логистика и управление цепями поставок» и «Автодороги и аэродромы».

Образовательный процесс в Университете осуществляется по всем формам обучения (очной, очно-заочной[1], заочной). Приоритет подготовки специалистов с высшим профессиональным образованием отдается транспортным специальностям, доля приведенного контингента по которым составляет более 65%.

С 1999 г. ежегодно увеличивался прием студентов на первый курс, однако начиная с 2000 г. произошло сокращение госбюджетных студентов с 1604 чел. в 2000 г. до 1460 чел. в 2004 г. В общем в 2003/2004 учебном году в Университете, включая филиалы, на всех формах обучались более 12 тыс. студентов. По сравнению с 1999 г. контингент студентов увеличился на 873 чел.

В 2008/2009 учебном году ПГУПС имел в своем составе 10 факультетов: механический; мостов и тоннелей; строительный; управления процессами перевозок; экономики и социального управления; электромеханический; электротехнический; очно-заочный (вечерний); заочный; довузовской подготовки, три филиала в городах Мурманске, Петрозаводске и Великие Луки и два представительства в городах Волхове и Калининграде. Консолидированную подготовку специалистов железнодорожного транспорта вместе с вузом ведут и пять учреждений среднего профессионального образования Северо-Запада России. Обучение иностранных учащихся курирует управление международных связей, выполняющее, фактически функции факультета по обучению иностранных граждан. Общая численность студентов дневной, очно-заочной и заочной форм обучения составила 13,8 тыс. человек, из них за счет государственного бюджета обучались 6,7 тыс. чел. (или 48% от общего контингента), 51 % бюджетных

[1] Ранее именовалась «вечерняя».

студентов всех форм обучения обучаются по целевым направлениям ОАО «РЖД».

Главной задачей вуза на данном этапе является его становление как научно-образовательного университетского комплекса, осуществляющего научно-образовательное обеспечение опережающего развития и эффективную эксплуатацию транспортных систем и инфраструктуры урбанизированных регионов и транзитных территорий страны, прежде всего ее Северо-Западного региона.

Основными стратегическими партнерами Университета являются: ОАО «Российские железные дороги» (Октябрьская, Северная и другие железные дороги — филиалы РЖД), компании Транссервис, Транском, Петербургский метрополитен, крупнейшие проектные, строительные и эксплуатационные транспортные предприятия Санкт-Петербурга и Ленинградской области (Гипротранссигналсвязь, Ленжелдорпроект, Гипротранспуть, Ленметрострой, Ленгипротранс, НИИЭФА, Октябрьский вагоноремонтный завод, Ленгипроинжпроект, Водопроект, ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга», Водоканалстрой, Гипроспецгаз и др.), участвующие в реализации национальных проектов и программ. В Университете действует система подготовки кадров по целевым направлениям, предусматривающая прохождение производственной практики на предприятиях-заказчиках и гарантированное трудоустройство после окончания вуза. В целом более 90% студентов проходят практику в организациях соответствующего профиля, на транспортных предприятиях.

На базе ПГУПС был проведен эксперимент по предоставлению студентам грантов предприятий-заказчиков на разработку дипломных проектов по актуальным производственным темам. В настоящее время этот опыт распространен на все транспортные вузы.

Университет располагал 141 учебной лабораторией, из которых 96 входят в состав 28 специальных выпускающих кафедр, 45 приходятся на естественнонаучные и общепрофильные. За последние 10 лет все учебные лаборатории были частично или полностью обновлены. Однако до сих пор в составе лабораторных комплексов еще имеются приборы первой половины XX века, некоторые из них могли бы занять достойное место в музейных экспозициях. В настоящее время осуществляется перевод части лабораторных работ на виртуальные модели с применением персональных компьютеров, что позволяет сократить площади, необходимые для лабораторий, и повышает эффективность обучения.

При изучении ряда дисциплин на кафедрах внедрено «блочно-модульное» построение курса с рейтинговой системой оценки по блокам, что инициирует ритмичность работы студентов в течение семестра. В учебном процессе широко используются деловые игры. В частности, практиковалось проведение в виде деловой игры государственного экзамена по специальности «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте».

Большое внимание уделялось усилению практической направленности учебного процесса. Наряду с учебной и производственной практикой кафедры организуют в течение учебного семестра выездные занятия и экскурсии на объекты железнодорожного транспорта.

Некоторые выпускающие кафедры имеют филиалы на соответствующих предприятиях, где занятия со студентами проводят руководители и инженерно-технические работники этих предприятий. Например, для студентов специальности «Электрический транспорт» проводились выездные занятия в локомотивных депо Октябрьской железной дороги и Петербургского метрополитена. Часть студентов этой специальности с младших курсов работают в круглогодичном студенческом отряде помощников машинистов «Ладога». Наиболее успешно работающие в этом отряде студенты могли сдать испытания на право управления электропоездом и электровозом.

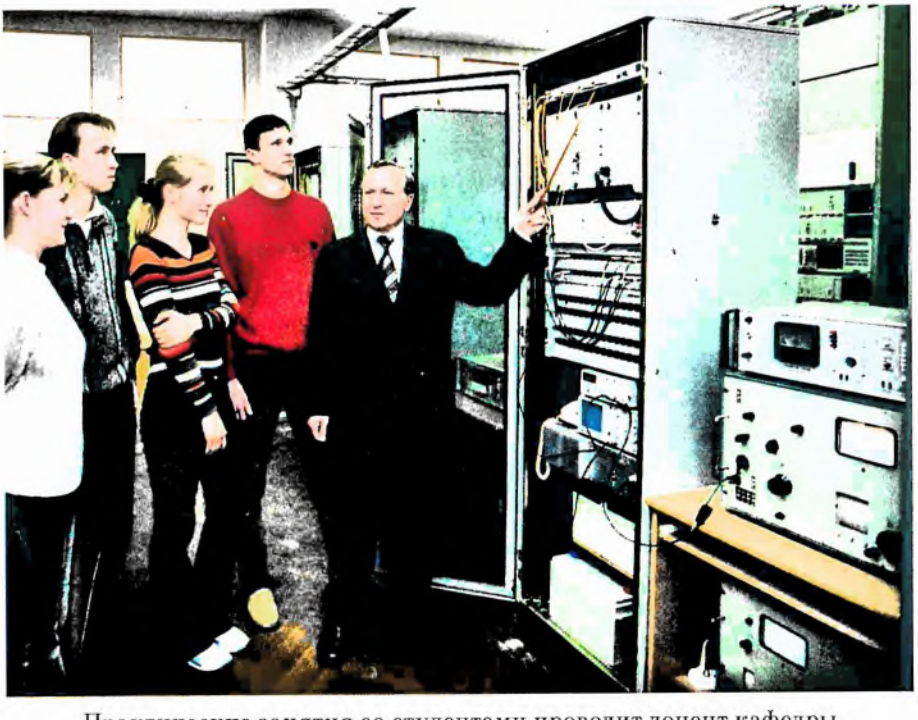
На ряде кафедр разработан и применяется метод «сквозного проектирования», в основу которого положен принцип разработки студентом одной темы в рамках курсового проектирования с последующим выходом на защиту бакалаврской работы или дипломного проекта. Применялся также метод «группового» курсового и дипломного проектирования, когда несколько студентов разрабатывают общую тему, которая, как правило, имеет направленность на внедрение.

В действующих учебных планах на самостоятельную работу студентов при изучении каждой дисциплины отводится не менее 50% общего числа часов учебного времени. В связи с этим особое внимание в Университете обращается на организацию самостоятельной работы. На кафедрах созданы собственные библиотеки учебно-методических материалов, в том числе компьютерных обучающих и контролирующих программ. В издаваемой кафедрами учебно-методической литературе приводятся варианты заданий на расчетно-графические и курсовые работы с примерами их выполнения.

Серьезная проблема в информационном обеспечении учебного процесса в Университете возникла в связи с изменением всей



Студенты Университета на практике по вождению поезда. 2007 г.



Практические занятия со студентами проводит доцент кафедры электрической связи В. В. Глушко. 2008 г.

системы организации и функционирования железнодорожного транспорта в стране. В недавнем прошлом в условиях работы вуза в единой системе Министерства путей сообщения, куда входил и весь магистральный железнодорожный транспорт, практически не было проблем в обеспечении Института — Университета нормативно-справочной и другой подобной литературой. В институт, в его библиотеку поступали важнейшие документы министерства, его главных управлений, касающиеся технических вопросов, естественно, за исключением материалов, имевших гриф секретности.

В условиях открытого информационного общества, к которому принято причислять современную Россию, с возвратом к капиталистическому ведению хозяйствования и свойственной ему конкурентной борьбы на рынке товаров и услуг для Университета стали труднодоступны многие необходимые для обучения технические и нормативные материалы и документы. Принятые в ОАО «РЖД» и других компаниях и организациях внутренние правила защиты коммерческой тайны, не противоречащие законодательству страны, сделали невозможным получение вузом для учебных целей многих технических и технологических документов.

Неотъемлемой составной частью подготовки инженеров-транспортников и строителей на протяжении практически всего времени существования вуза было обучение студентов-мужчин военному делу. В 90-х годах на фоне негативных социальных процессов, затронувших и армейскую среду, снизился престиж военной службы, военного образования, что отразилось и на военных кафедрах вузов. Однако, в начале XXI века был усилен кадровый состав офицеров-преподавателей военной кафедры Университета, а проведенный ремонт аудиторий, техническое переоснащение учебной базы позволили повысить уровень подготовки студентов — будущих офицеров запаса. В сентябре 2006 г. кафедра отметила 80-летие со дня создания юбилейным военно-спортивным праздником, состоялось торжественное построение личного состава кафедры, прошел митинг с участием представителей факультетов, ветеранов войны и труда. Военное командование высоко оценило результаты службы офицеров-преподавателей кафедры, ее начальник полковник Н. С. Рогалев был награжден медалью «200 лет сухопутным силам Министерства обороны».

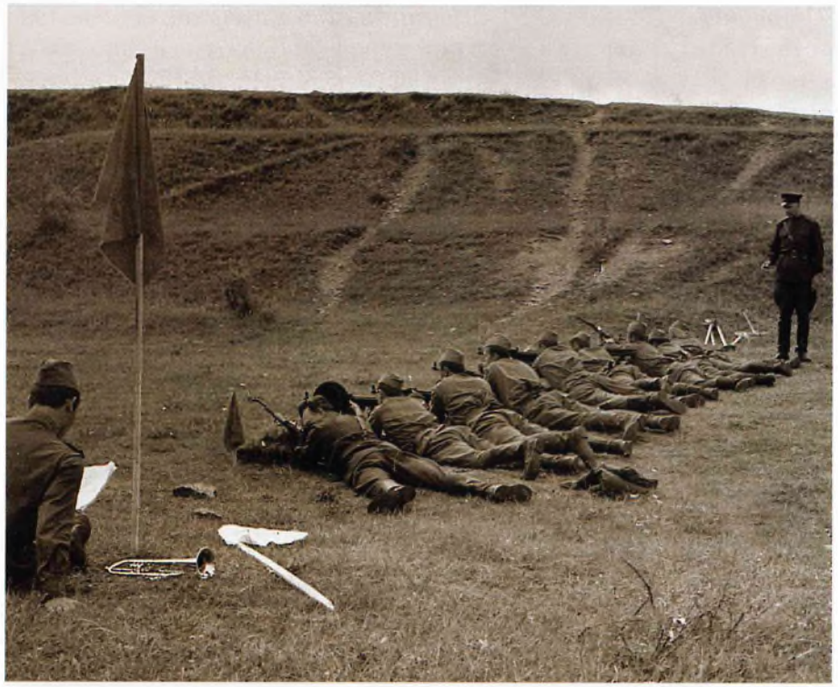
Однако именно в эти годы по решению Правительства в стране осуществлялась реформа системы подготовки военных спе-



На занятиях в классе радиотехники на военной кафедре. 70-е годы.

циалистов высшей квалификации. В соответствии с реальными потребностями Российской Армии произошло сокращение количества высших военных учебных заведений, уменьшился набор на первые курсы военных вузов. Правительство пришло к выводу, что подготовка офицеров запаса на военных кафедрах гражданских вузов неэффективна, поэтому было принято решение о закрытии соответствующих кафедр в большинстве инженерных вузов страны, в том числе и в ПГУПС. В 2008 г. в ПГУПС последний раз состоялся выпуск специалистов — офицеров запаса. В соответствии с распоряжением правительства Российской Федерации и приказом министра обороны страны 31 января 2009 г. военная кафедра ПГУПС была расформирована[1].

[1] Приказ по государственному образовательному учреждению высшего профессионального образования «Петербургский государственного университет путей сообщения» от 02.02.2009 № 1/ОД «О расформировании (ликвидации) военной кафедры при ПГУПС».



Военные сборы студентов ЛИИЖТ. На огневом рубеже. 1967 г.



Учебный взвод студентов ЛИИЖТ на военных сборах. 1977 г.



В лекционной аудитории военной кафедры. 1985 г.



Декан строительного факультета Л. С. Блажко вручает университетские дипломы выпускникам на военных сборах. 2005 г.



Здание Медицинского училища. 2008 г.

В ходе реформирования системы отраслевого железнодорожного образования возникла проблема организации работы ряда средних учебных заведений, в частности Медицинского училища железнодорожного транспорта МПС России в Санкт-Петербурге. По решению МПС России в 2004 г. это училище вошло в состав ПГУПС, получив статус учебного подразделения.





На занятиях в Медицинском училище. 2008 г.

Медицинское училище железнодорожного транспорта МПС было создано в Ленинграде в годы Великой Отечественной войны. 5 мая 1944 г. приказом врачебно-санитарной службы Октябрьской железной дороги на базе Дорожной поликлиники была организована средняя медицинская школа. Через несколько лет она была преобразована в Ленинградское медицинское училище

Октябрьской железной дороги. Училище привлекает абитуриентов высоким качеством обучения, выполняет важную функцию подготовки персонала для системы медицинского и санитарно-гигиенического обеспечения деятельности Октябрьской железной дороги. В 1982 г. училище разместилось в самом центре города — в уютном особняке[1] по адресу Кузнечный пер., д. 20. Здесь оборудованы современные аудитории, кабинеты и лаборатории для проведения учебного процесса.

За 65 лет в училище было подготовлено более 5,5 тыс. высококвалифицированных медицинских сестер (по специальности «Сестринское дело») и фельдшеров (по специальности «Лечебное дело»).

С 1999 г. училище возглавляет Т. Е. Васильева. Из 27 преподавателей училища 13 имеют высшую квалификационную категорию, трое — кандидаты наук. Труд сотрудников училища не раз был отмечен наградами и знаками «Отличник просвещения», «Почетный работник СПО», «Почетный железнодорожник».

В октябре 2009 г., когда рукопись данной книги была подготовлена к печати, в состав Университета были включены четыре железнодорожных техникума и колледж. Краткие сведения о них приведены в приложении.

Компьютеризации вуза. Электронные учебно-методических комплексы

Внедрение новых методов обучения на основе широкого использования современных информационных технологий — один из основополагающих принципов деятельности передовых высших учебных заведений. Базовое условие использования таких технологий состоит в достаточном оснащении вуза компьютерной техникой и сетями коммуникаций.

Несмотря на то что в 80-е годы была принята и частично осуществлена целевая программа «Компьютеризация–90», до конца 90-х годов компьютерная база Университета развивалась чрезвычайно низкими темпами в силу кризисных экономических явлений в стране. К середине 90-х годов вуз имел около

---

[1] Здание, в котором размещено училище, было построено в конце XIX века архитектором М. А. Макаровым. В 1908 г. гражданский инженер А. И. Носалевич надстроил его, возведя дворовый флигель.

200 единиц компьютерного оборудования, включая устаревшие машины серии ЕС, часть компьютеров была объединена в небольшие локальные сети.

В 2000 г. началась планомерная работа по основным направлениям информатизации учебной, научной и административно-управленческой работы Университета, которая под руководством проректора по информатизации профессора В. В. Яковлева осуществлялась в рамках «Программы информатизации высших и средних профессиональных учебных заведений МПС России». До 2003 г. на указанные цели большая часть средств предоставлялась Министерством путей сообщения России, с 2005 г. использовались только собственные средства Университета

Затраты на реализацию программ компьютеризации вуза (млн. руб.)

Средства	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Собственные	7,5	4,4	5,4	9,35	10,2	22,76	20,5	23,5
Сторонние	44,5	22,9	9,2	3,3	0	0	0	0
Общий объем	52	27,3	14,6	12,65	10,2	22,76	20,5	23,5

К 2004 г. в Университете была создана сеть, включающая 1400 компьютеров, к 2008 г. их количество увеличилось до 1700 единиц, из них более 1400 — класса Pentium и выше. Компьютерная сеть Университета, реализованная на базе международных стандартов, имеющая выходы в Интернет и в отраслевую систему передачи данных, включает 45 компьютерных классов (в том числе 3 в общежитиях), находящихся в технологическом подчинении управления информатизации (8 классов) и отдельных кафедр и подразделений. 40 учебных классов в Университете были оснащены мультимедийным оборудованием с необходимым компьютерным обеспечением.

Оснащение Университета компьютерами стало отвечать требованиям передовых европейских вузов: на один персональный компьютер типа Pentium приходилось восемь студентов.

Таким образом, в Университете под руководством проректора по информатизации профессора В. В. Яковлева, а с 2004 г. — его преемника профессора А. А. Корниенко, в 2004–2008 гг. была успешно осуществлена рассчитанная на пять лет целевая про-



Использование компьютерной техники в учебном процессе

грамма компьютеризации и информатизации, первая подобная комплексная программа, реализованная в вузах отрасли. Ее главной задачей являлось создание информационной инфраструктуры, электронных образовательных ресурсов и единой образовательной среды, обеспечение защиты информационных ресурсов, массовое производство и внедрение программных продуктов дистанционного обучения, использование средств автоматизации библиотечной деятельности, внедрение АСУ-вуз.

Новые информационные технологии реализовывались по следующим направлениям: внедрение мультимедийных и дистанционных технологий обучения; создание, аккумулирование и интерактивное использование электронных образовательных ресурсов (электронных учебно-методических комплексов, электронных учебников и учебных пособий, компьютерных тренажеров, автоматизированных обучающих систем и др.); комплексная автоматизация библиотечно-библиографических процессов и создание электронной библиотеки Университета; организация удаленного доступа к электронным информационным образовательным ресурсам и другим информационным ресурсам Университета; создание системы дистанционного обучения, разработка дистанционных курсов и подготовка к новой технологии обучения — дистанционному образованию.

Комплексная автоматизация библиотечно-библиографических процессов позволила создать электронный каталог, который насчитывает 188905 описаний. Организован удаленный доступ к электронному каталогу с помощью Интернет/Интранет технологий. Библиотека практически подошла к внедрению электронной выдачи книг.

Поисковый интерфейс АБИС ИРБИС превращен в Интернет-портал — электронный каталог удаленного доступа. Обращение к нему осуществляется в режиме реального времени с любого автоматизированного рабочего места, подключенного к локальной сети Университета благодаря модулю «WEB Ирбис».

В последние годы на кафедрах осуществлялась разработка и использование специализированных обучающих программ с блоками контроля знаний (конспекты лекций, тренажеры, тесты, компьютерные лабораторные и контрольные работы). Так, на кафедре электрической тяги применяется программированный контроль подготовки студентов к лабораторным работам, выдача заданий на поиск и устранение неисправностей в электрических схемах электровозов и электропоездов. На кафедре локомотивов и локомотивного хозяйства разработаны программные тренажеры,



Процессная модель комплексного подхода к созданию электронного учебно-методического комплекса (ЭУМК) и системы дистанционного обучения вуза

которые используются для контроля знаний и выполнения лабораторных работ по основным дисциплинам кафедры. На ряде кафедр разработаны курсы виртуальных лабораторных работ, при выполнении которых студенты могут решать целый ряд учебно-исследовательских задач разных уровней сложности, в том числе с элементами изобретательской деятельности. Внедрение в учебный процесс информационных технологий позволило студентам

Университета пользоваться не только внутривузовскими компьютерными сетями, но и внешними Интернет-ресурсами.

На базе информационно-компьютерной системы вуза кафедрами было внедрено более 30 специализированных учебных информационно-управляющих комплексов, обучающих систем, компьютерных тренажеров и деловых игр. В частности, на кафедрах: управления эксплуатационной работой — система оперативного управления перевозочным процессом; тоннелей и метрополитенов — система автоматизации проектирования; электрической связи — система оперативно-технологической связи; автоматики и телемеханики на железных дорогах — система управления на базе промышленных компьютеров; информационных и вычислительных систем — сетевые технологии; начертательной геометрии и графики — компьютерное моделирование, информатики и информационной безопасности — комплексная система обеспечения информационной безопасности и другие.

В 2004 г. под руководством доцента О. Н. Курановой в Университете был создан центр Интернет/Интранет технологий в обучении (ЦИИТО), перед которым поставлена задача внедрения в учебный процесс вуза инновационных технологий дистанционного обучения.

В настоящее время ЦИИТО создана и поддерживается система дистанционного обучения (СДО) Университета и хранилище электронных методических комплексов на основе программных продуктов фирмы IBM. Доступ к ним возможен как из внутренней компьютерной сети Университета, так и через Интернет. В СДО представлено более 200 дистанционных курсов по различным дисциплинам вуза. Система тестирования, созданная в рамках СДО, включает в себя около 1000 тестов и охватывает все учебные дисциплины Университета. Электронное хранилище методических комплексов содержит более 12 тыс. единиц хранения (конспекты лекций, методические указания к лабораторным и курсовым работам и т.д.). Они представляют собой полный комплект материалов по учебным дисциплинам вуза. Доступ к хранилищу организован с разграничением прав пользователей.

В Университете проводятся занятия с элементами дистанционного обучения студентов-заочников по специальностям: «Экономика и управление на предприятии» (I–III курсы), «Электрический транспорт железных дорог» (I курс), «Менеджмент» (I-II курсы), «Бухгалтерский учёт и аудит» (I–II курсы). Следующим шагом на пути развития информационных ресурсов ПГУПС является интеграция системы отчетности СДО и АИСУ ПГУПС.

За время работы Центра было определёно ещё одно направление работы: подготовка и переподготовка сотрудников ОАО «Российские железные дороги». На базе ЦИИТО был организован Дорожный центр дистанционного обучения (ДЦДО). За трёхлетний срок сотрудничества ДЦДО и Главного вычислительного центра ОАО «РЖД» в рамках обучения специалистов по работе с ЕК АСУТР[1] и ЕК АСУФР[2] было обучено около 5 тыс. чел.

ДЦДО ПГУПС также была создана система дистанционной технической учёбы работников массовых профессий на Октябрьской железной дороге. Для различных служб дороги разработано более 20 учебных ресурсов, по которым прошли обучение более 2 тыс. чел.

В 2008 г. на базе ЦИИТО основан Академический центр сертификации, аккредитованный компанией SAP AG[3], и подготовлены сертифицированные преподаватели. Академическим центром сертификации SAP и ИВЦ[4] Октябрьской железной дороги по заказу ОАО «РЖД» был разработан проект дополнительной подготовки студентов сверх образовательных стандартов по направлению SAP «Современные технологии создания и эксплуатации информационных ресурсов на транспорте». Студенты, обучающиеся по этой программе, имеют возможность после завершения обучения сдать сертификационный тест по курсу TERP10[5] и получить официальный сертификат компании SAP AG.

Приемная комиссия

Важную функцию по отбору в вуз на обучение наиболее подготовленных абитуриентов выполняет приемная комиссия Института — Университета. Ее возглавляет ректор учебного заведения, комиссия формируется из числа опытных преподавателей, методистов, представителей администрации.

---

[1] Единая корпоративная автоматизированная система управления трудовыми ресурсами – информационная система ОАО «РЖД» на базе платформы SAP R/3

[2] Единая корпоративная автоматизированная система управления финансовыми ресурсами – информационная система ОАО «РЖД» на базе платформы SAP R/3

[3] Германская компания, крупнейший в Европе производитель программного обеспечения.

[4] Информационный вычислительный центр

[5] Учебный курс TERP10 SAP ERP – «Интеграция бизнес-процессов»

Повседневную организационную работу по обеспечению подготовки к очередному приему в течение всего года, а также непосредственную работу комиссии в период работы с документами абитуриентов осуществляет ответственный секретарь и аппарат приемной комиссии.

В разные годы ответственными секретарями приемной комиссии были доценты Б. Е. Алексеев, В. В. Бабич, В. И. Бадах, В. Л. Белозеров, Л. С. Блажко, Ю. А. Жуков, Ю. М. Симонов, Ю. И. Ефименко, Ю. Г. Параскевопуло, А. И. Чудаков и др. Для проведения вступительных экзаменов и собеседований по различным дисциплинам формируются предметные комиссии (исходя из специфики вуза) по математике, физике и русскому языку. На протяжении нескольких лет с середины 60-х годов в ЛИИЖТ, как и в других втузах, проводились вступительные экзамены по химии[1]. Вскоре технические институты вновь вернулись к традиционной триаде вступительных экзаменов: математика, физика, русский язык.

В конце 70-х — начале 80-х годов ряд втузов страны отказался от проведения вступительных экзаменов по русскому языку. Руководство ЛИИЖТ — ПГУПС всегда считало, что экзамен по русскому языку является важным инструментом проверки уровня общей культуры, кругозора абитуриента, поэтому этот экзамен остался в числе вступительных в учебное заведение. В 90-е годы для абитуриентов, поступающих на специальности экономического, гуманитарного профиля, был введен экзамен по истории России.

Так сложилось, что практически все десятилетия существования СССР, затем во время перестройки, а также и в первые годы XXI века начальная, средняя и высшая школы страны постоянно реформировались, происходили изменения организационных подходов и принципов. Было введено и упразднено раздельное обучение по половому признаку — мужские и женские школы, изменился срок обучения в средней школе: 10, 11 лет. Были годы усиленной «политехнизации» средней школы — попытки приблизить ее выпускников к производству. Так, в 60-е годы на протяжении нескольких лет старшеклассники совмещали учебу с работой на производстве — один день в неделю трудились на фабриках, заводах, в колхозах или совхозах.

---

[1] Это было сделано согласно политическому лозунгу КПСС тех лет о необходимости «химизации народного хозяйства» — активного внедрения в практику достижений химии в области новых материалов и технологий.



Встреча абитуриентов с руководителями Университета на дне открытых дверей. Большая физическая аудитория. 26 октября 2007 г.

Все эти перманентные изменения (период стабильности в правилах и нормах организации обучения редко продолжался более 3–5 лет), естественно, отражались и на связи средней школы с высшими учебными заведениями. Происходили постоянные изменения в правилах и процедурах отбора абитуриентов для зачисления в вузы.

В одни годы открывалась возможность поступления без экзаменов выпускникам-медалистам, затем на несколько лет в качестве конкурсного балла был введен средний балл, вычисленный по оценкам в школьном аттестате. Позже эта процедура была отменена.

В конце 80-х — начале 90-х годов XX века использовалась практика так называемых «пробных» экзаменов, которые абитуриенты могли сдавать до начала официальных вступительных испытаний. На протяжении нескольких лет вступительные экзамены в школах, имевших договоры о сотрудничестве с вузами, проводились при участии членов предметных комиссий институтов (университетов), по желанию абитуриентов их результаты засчитывались как вступительные.



Прием документов от абитуриентов. 2008 г.

В 60–70-е годы существовали различные формы специального приема в вуз из числа лиц, обучавшихся на годичных подготовительных курсах с отрывом от производства. Предполагалось, что эти курсы формировались из рабочей молодежи с производства, поэтому их часто именовали рабфаками по аналогии с 20-ми или 30-ми годами.

Важной формой приема студентов для обучения специалистов по заказу предприятий железнодорожного транспорта стал так называемый «целевой прием». Железные дороги по указанию МПС формировали специальный контингент абитуриентов, преимущественно из отдаленных районов. Их зачисление велось в соответствии со специальным конкурсным отбором только среди абитуриентов, имевших целевые направления. Планировалось, что после окончания вуза выпускники-«целевики», как их называли, вернутся на предприятия, направившие их на учебу, что и происходило в подавляющем большинстве случаев.

Очередным реформаторским новшевством центральных властей в области средней и высшей школы стал эксперимент,

а с 2009 г. всеобщее правило: в качестве вступительных испытаний были введены так называемые «единые государственные экзамены» (ЕГЭ).

Выпускники школ, сдавая ЕГЭ в специально организуемых внешкольных комиссиях, получают документы, подтверждающие уровень их знаний и представляемые в вузы. Именно эти документы рассматриваются при конкурсном зачислении. Вступительные испытания в технических вузах были практически отменены. Они остались в виде исключения только для ограниченного контингента абитуриентов.

Естественнонаучная и общеинженерная подготовка студентов

В 1997–2003 гг. кафедрой высшей математики заведовал профессор В. Г. Дегтярев. На кафедре развивались научные исследования, связанные с вопросами теории оптимального управления порожними вагонопотоками и моделирования процессов управления кадрами на транспорте. Была организована подготовка специалистов по прикладной математике, и кафедра получила статус выпускающей. В январе 1999 г. Университетом была получена лицензия на подготовку по специальности «Прикладная математика и информатика». В целях усиления кадрового состава для чтения дисциплин математического и информационного циклов на кафедру были приглашены профессор П. В. Герасименко, профессора С. В. Микони и В. А. Ходаковский.

В 2003 г. заведующим кафедрой высшей математики избран канд. техн. наук, профессор В. В. Гарбарук — специалист в области теории машин и механизмов, математического моделирования, ведущий научные исследования в области оптимизации транспортных потоков. На кафедре развивается ряд научных направлений. Профессор В. Н. Фоменко занимается оптимизацией обоснования размещения различных производственных объектов на территории железнодорожных станций и узлов. Научные исследования профессора М. М. Ворониной — вице-президента Санкт-Петербургской академии истории науки и техники, доцента И. М. Соловьевой связаны с историей математики и механики. Доцент М. А. Шварц работает над проблемами развития методов математического моделирования систем

железнодорожной автоматики и распознавания образов.



В. Г. Дегтярев

В 2005 г. из состава кафедры высшей математики выделилась новая кафедра математики и моделирования, руководителем которой стал д-р техн. наук, профессор В. А. Ходаковский. Сотрудники кафедры ведут прикладные научные исследования по широкому кругу проблем на разных факультетах. Так, совместно с кафедрой железнодорожного пути проведена работа по созданию методик контроля над состоянием железнодорожного пути, с кафедрой прочности материалов и конструкций осуществляется моделирование процессов испытания сооружений на прочность, а на электротехническом факультете — моделирование систем СЦБ. Кафедра продолжает играть роль методического центра математических кафедр вузов Северо-Запада. Профессор В. Г. Дегтярев является председателем Научно-методического совета по математике вузов Северо-Запада и президентом Ассоциации математиков вузов. В 2008 г. на заседании ученого совета Университета было принято решение о подготовке на базе кафедры студентов по направлению 220100 «Системный анализ и управление», в январе 2009 г. Университет получил на это лицензию.



П. В. Герасименко

На кафедру высшей математики было возложено чтение основного курса высшей математики на факультетах: механическом, строительном, электромеханическом и мостов и тоннелей, а на кафедру математики и моделирования на факультетах: управления процессами перевозок, экономики и социального управления и электротехнического.

Кафедрой прикладной математики с 2001 г. руководит д-р физ.-мат. наук, профессор Е. Ф. Жигалко. Основные направ-



Студенческий научный семинар кафедры математики и моделирования ведет заведующий кафедрой профессор В. А. Ходаковский. 2007 г



Лабораторные занятия по физике проводит профессор А. Т. Дьяченко. 2007 г.

ления учебных дисциплин кафедры связаны с математическим моделированием систем, процессов, баз данных, моделированием управления, инженерных программно-расчетных систем, методов оптимизации; теорией случайных процессов и массового обслуживания; эконометрией[1]. В учебной деятельности кафедра использует новейшие компьютерные технологии. Студенты приобретают навыки работы с компьютером и обучаются использованию мощных многофункциональных систем для научных и инженерных расчетов.

На кафедре развиваются научные направления связанные с проблемами математического моделирования систем и процессов железнодорожного транспорта, сложных динамических объектов, разработкой теории и программных средств моделирования динамики многоопорного упругого экипажа, динамикой управляемых систем, анализом изображений (включая задачу распознавания образов) и др. Кафедра сотрудничает с НИИ математики и механики и с кафедрой теории вероятностей и математической статистики математико-механического факультета Санкт-Петербургского государственного университета. С октября 2004 г. в ПГУПС при кафедре прикладной математики работает регулярный межвузовский международный семинар «Компьютерные методы механики сплошных сред».

Кафедрой физики с 1999 по 2004 г. руководил д-р техн. наук, профессор А. М. Воробьев — специалист в области механики и ракетной техники. В 2004 г. кафедру возглавил д-р физ.-мат. наук, профессор Е. Н. Бодунов — специалист в области спектроскопии и люминесценции, 25 лет проработавший в Государственном оптическом институте им. С. И. Вавилова. С его приходом, при участии профессоров А. А. Бережного, В. В. Данилова и А. В. Логинова, развернулись исследования по спектроскопии и люминесценции конденсированного состояния и оптике лазерных кристаллов. Совместно с кафедрой автоматики и телемеханики на железных дорогах проводятся работы по созданию светосигнальных систем на основе полупроводниковых лазеров для «интеллектуальных» поездов четвертого поколения, а также эффективного источника света на основе импульсно-периодического разряда в парах цезия.

---

[1] Эконометрия (экономия + метрика) — наука, исследующая конкретные количественные взаимосвязи экономических объектов и процессов с помощью математических и статистических методов и моделей.



А. В. Индейкин

Базовой инженерной дисциплиной для многих специальностей, по которым ведется подготовка в вузе, является теоретическая механика.

Кафедрой теоретической механики с 1985 по 2001 г. руководил д-р техн. наук, профессор В. Е. Павлов. В 2001–2002 гг. заведующим кафедрой был д-р техн. наук, профессор Г. И. Михасев — специалист в области теории оболочек, с 2002 по 2005 г. — д-р техн. наук, профессор Д. О. Астафьев. В сентябре 2005 г. кафедру возглавил д-р техн. наук, профессор А. В. Индейкин — специалист в области динамики и надежности пролетных строений постоянных и временных железнодорожных мостов и теории параметрических колебаний механических систем.

До 2003 г. кафедрой начертательной геометрии и графики руководил д-р техн. наук, профессор Б. Ф. Тарасов, на этом посту его сменил канд. техн. наук, профессор Ю. Г. Параскевопуло.

На кафедре продолжаются научные работы в области прикладной геометрии, сочетающие развитие теоретических исследований с решением конкретных инженерных задач: проектирование рабочих органов землеройных машин (канд. техн. наук, доцент С. О. Немолотов) и новых видов городского рельсового пассажирского транспорта (Ю. Г. Параскевопуло).

Одним из направлений научно-исследовательских работ является история науки и техники (Б. Ф. Тарасов), в том числе становление и развитие методов изображения (канд. техн. наук, доцент Н. А. Елисеев). По этому направлению вышли в свет семь монографий и защищены докторская и кандидатская диссертации.

Большое внимание коллектив кафедры уделяет совершенствованию учебного процесса, используя разработанные инновации, современные технические средства обучения, а также накопленный методический опыт, в том числе оптимизации педагогических условий преподавания начертательной геометрии (канд. педаг. наук, доценты Т. Ф. Турутина, Д. В. Третьяков).



Лекцию по начертательной геометрии в специализированной аудитории (зал Николаи) с применением электронных моделей читает доцент Н. А. Елисеев. 2008 г.



Профессор В.-Р. А. Коугия на практических занятиях со студентами. 2004 г.



Студент-дипломник Е. Енькин демонстрирует созданную им на кафедре ТОЭ под руководством профессора К. К. Кима электрогидроимпульсную установку. 2007 г.

Кафедра работает со студентами 24 специальностей всех факультетов Университета. Основными дисциплинами являются начертательная геометрия, инженерная графика, CAD/CAM-технологии, компьютерная графика.

В 1999–2003 гг. кафедру инженерной геодезии возглавлял канд. техн. наук, доцент В. В. Грузинов, в 2003 г. его сменил канд. техн. наук, доцент М. Я. Брынь. На кафедре успешно развивается научное направление «Технология высокоточного геодезического обеспечения строительства, реконструкции и эксплуатации транспортных инженерных сооружений, математическая обработка спутниковых и наземных геодезических измерений», основателем которого является один из ведущих ученых-геодезистов страны д-р техн. наук, профессор В.-Р. А. Коугия.

Кафедра инженерной геодезии активно внедряет новые информационные технологии современного образования по трем направлениям: сетевые технологии, реализуемые в рамках использования электронного учебно-методического комплекса; мультимедийные комплексы; пакеты прикладных математических программ и геоинформационных систем.

Для студентов, чья будущая инженерная деятельность связана с электротехникой и электромеханикой, важным базовым элементом подготовки является изучение учебных курсов, которые преподаются сотрудниками кафедры теоретических основ электротехники. Это подразделение вуза с 1999 г. возглавляет д-р техн. наук, профессор К. К. Ким. В настоящее время на кафедре проводятся исследования, связанные с прикладными аспектами явления сверхпроводимости, созданием транспортных систем с использованием магнитного подвеса, электромагнитных систем стыковки и причаливания космических аппаратов, с разработкой перспективных видов вооружений, использованием линейных ускорителей электронов в электромашиностроении, специальным электромашиностроением, триботехникой, развитием теории электромагнитных процессов в МГД-устройствах, силовой полупроводниковой техникой, электромагнитной совместимостью систем, а также электромагнитной экологией.

В 2006 г. кафедра издала учебник «Метрология, стандартизация, сертификация и электроизмерительная техника», вошедший в программу Министерства образования и науки РФ «300 лучших учебников для высшей школы», а учебник по

теоретической электротехнике, написанный проф. К. К. Кимом, был признан лучшим на конкурсе в Оксфордском Университете в 2007 г.

Гуманитарная подготовка студентов

На кафедре истории, которую возглавляет д-р ист. наук, профессор В. В. Фортунатов, сложился сильный состав преподавателей, 100 процентов которых обладали учеными степенями доктора или кандидата исторических наук. Со студентами работали доктора исторических наук В. В. Фортунатов, Е. Э. Платова, С. Ф. Снигирев, В. В. Яробков, опытные доценты В. И. Голубев, В. А. Данилов, С. Д. Медведева, Е. В. Нефедьева, Т. Н. Трусова, А. Г. Фирсов, В. М. Шадрина. Учебные пособия, подготовленные коллективом кафедры истории, широко используются в других вузах Санкт-Петербурга и России в целом[1]. Под руководством В. В. Фортунатова был защищен ряд кандидатских диссертаций по истории железнодорожного транспорта, подготовлена коллективная монография «Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие страны» (М.: Маршрут, 2007). В 2002 г. кафедра стала победителем всероссийского конкурса на лучший учебник по курсу истории в номинации «Учебник для технических вузов»[2].

Кафедра традиционно участвует в организации воспитательной работы со студентами. Проводятся конкурсы студенческих работ к юбилейным датам.

В связи с предстоящим 200-летним юбилеем ПГУПС на кафедре собирают материалы о выпускниках вуза, внесших крупный вклад в развитие науки и техники, железнодорожной отрасли и т. д. При кафедре работает экскурсионно-музейное бюро. В рамках гуманитарного отделения факультета экономики и социального управления десятки студентов посещают секцию отечественной истории, слушают лекции по широкому кругу вопросов, получают сертификаты.

Работа кафедры философии в последнем десятилетии была определена приоритетом углубления учебно-методической работы и по-

---

[1] *Фортунатов В. В., Снигирев С. Ф., Фирсов А. Г.* Отечественная история в схемах и комметариях. СПб.: Питер, 2007; Экономическая повседневность в жизни русских людей. Вып.1-3. СПб.: ПГУПС, 2003-2008 и др.

[2] Отечественная история: Учебное пособие для технических вузов / Под. ред. В. В. Фортунатова. — СПб.: Питер, 2006. — 544 с.

вышения научного уровня преподавателей. За десять лет (с 1999 г.) семь аспирантов и преподавателей кафедры защитили кандидатские диссертации, один — докторскую. За это же время преподавателями кафедры было выпущено 29 учебников и учебно-методических пособий общим объемом более 300 печатных листов.

В феврале 2004 г. вместо экзамена кандидатского минимума по философии был введен экзамен по истории и философии науки[1]. В ПГУПС чтение нового курса было начато в 2005/2006 учебном году. Этому предшествовала большая подготовительная работа. Заведующий кафедрой, профессор В. П. Огородников, в содружестве с заведующими выпускающими кафедрами, на основе Программ, утвержденных Минобрнауки РФ, разработал адаптированные для каждой выпускающей кафедры программы по дисциплине «История и философия науки», включающие как общий для всех наук курс «Общие проблемы философии науки», так и программы по истории и философии: математики, физики, географии (геодезии), техники, социально-гуманитарным наукам. Программы включали списки вопросов, примерные темы рефератов для каждой отрасли научного знания и требования к их оформлению (изданы отдельной книгой[2]). По курсу «История и философия науки» профессорами В. П. Огородниковым и В. А. Светловым издано четыре учебных пособия[3].

В 2009 г., исходя из сложившихся реалий учебной и научной деятельности кафедра философии была переименована в кафедру философии, политологии и социологии.

Кафедру экономической теории, так в соответствии с новым классификатором ВАК называется кафедра политической экономии, с 1996 по 2001 г. возглавлял д-р экон. наук, профессор А. Н. Лякин, с 2001 г. — д-р экон. наук, профессор А. А. Лапинскас. В настоящее время преподаватели кафедры читают студентам технических специальностей экономику (общий курс); правоведение; студентам экономических специальностей: экономическую теорию; экономическую

---

[1] Приказ Минобразования России от 17 февраля 2004 г. № 696 «Об утверждении перечня кандидатских экзаменов», зарегистрирован Минюстом России 9 марта 2004 г. № 5612. Этим же Приказом утверждены программы по новой учебной дисциплине для аспирантов «История и философия науки».

[2] Программы кандидатских экзаменов «История и философия науки». — СПб.: ПГУПС, 2006.

[3] *Назиров А. Э., Огородников В. П.* История и философия науки. — СПб., 2005; Светлов В. А. Философия математики: Основные программы обоснования математики XX столетия.— М.: КомКнига. 2006; *Светлов В. А.* История научного метода. — М.: Деловая книга, 2008; *Огородников В. П.* История и философия науки: технические науки. — СПб.: ПГУПС, 2008.

историю; финансы, денежное обращение и кредит; финансы и кредит; деньги, кредит, банки; рынок ценных бумаг; мировую экономику; основы внешнеэкономической деятельности; хозяйственнее право; финансовое право, трудовое право, деловое общение, правовые основы таможенного контроля, правовое регулирование маркетинговой деятельности, государственное и муниципальное управление.

В 2005 г. на кафедре прикладной психологии и социологии был осуществлен первый набор студентов по специальности «Психология» (бакалавры), в 2009 г. состоялся их первый выпуск. До 2007 г. кафедру возглавлял д-р филол. наук, профессор М. В. Иванов. В настоящее время кафедрой заведует д-р психол. наук, президент Ленинградского общества психологов, председатель Российского отделения Международного совета практических психологов[1], профессор В. Л. Ситников. За последние десятилетия на кафедре осуществлялось обучение таким формам как метод Шаталова, групповой метод, метод сменных групп, мозговой штурм, метод разделения на функции, метод коллективной обработки результатов тестирования. В 2007 г. издана «Рабочая книга куратора», подготовленная авторским коллективом под руководством профессора М. В. Иванова — своеобразное пособие для преподавателей-кураторов. В книге представлен материал истории города и жизни Университета, затронуты проблемы этикета, самореализации студента, культурного развития. В написании глав участвовали ректор и проректоры ПГУПС, многие профессора, руководители музея и библиотеки.

Сегодня на кафедре работают 20 специалистов, среди которых шесть докторов и 12 кандидатов наук. Кафедра является важным научно-исследовательским центром, единственным в стране научно-педагогическим подразделением, объединяющим специалистов в области психологии, конфликтологии и культурологии. Основными задачи кафедры: психологическое сопровождение учебного процесса; обеспечение базовой подготовки всех выпускников Университета и переподготовки научно-педагогических кадров в области психологии, педагогики, культурологии и конфликтологии; научно-исследовательская деятельность в этих областях, написание и подготовка к печати учебников, учебных пособий, монографий и других публикаций, а также разработка новых форм и методов современного образования. В 2008 г. профессором, д-р филол.наук А. С. Карминым на основе его многократно переизданного фундаментального учебника был разработан и в 2008/2009 учебном году внедрен уникальный

[1] ICP — The International Council of Psychologists.

аудиовизуальный курс дистанционного обучения «Культурология», предназначенный для студентов всех специальностей технического и экономического профиля. Деятельность сотрудников кафедры отличается широким диапазоном научных интересов, включающих научно-исследовательскую работу в области инженерной психологии; физиологии и психологии деятельности операторов сложных эргатических[1] систем; психологии деятельности в экстремальных условиях; психологии восприятия и понимания; психологии и культуры управления и лидерства, разрешения конфликтов, психологии командообразования и труда на транспорте.

В 2008 г. профессорами В. Л. Ситниковым, А. С. Карминым, доцентами А. В. Комаровой, Т. В. Слотиной и др. был разработан и внедрен аудиовизуальный курс повышения квалификации руководителей различных подразделений ОАО «РЖД» для организации их дистанционного обучения, непосредственно на рабочих местах, через отраслевую систему передачи данных.

Кафедра ведет активную работу по обучению кураторов групп технологиям воспитательной работы и организации коллективной деятельности в студенческих группах, осуществляет обучение студенческого актива формам и методам организации творческой деятельности. В 2009 г. кафедра получила новое наименование: прикладной психологии.

Кафедрой иностранных языков с 1970 г. руководила канд. филол. наук, профессор И. Д. Фадеева. В 2007 г. заведующей кафедрой была избрана канд. филол. наук, доцент Е. А. Афанасьева. На кафедре проводят занятия по английскому, немецкому и французскому языкам, однако с каждым годом сокращается количество школьников, изучающих немецкий и французский языки[2]. Сказывается возрастающее значение английского языка как инструмента международного общения и обмена информацией, в том числе и в области инженерных наук. Помимо занятий со студентами I–II курсов дневного отделения, проводятся учебные занятия с магистрами V и VI курсов, студентами вечернего и заочного факультетов, аспирантами и соискателями. Общее количество студентов, проходящих обучение на кафедре, составляет ежегодно более трех тысяч человек. Преподаватели постоянно ра-

[1] Эргатическая система (др.-греч. ἐργάτης — работник) — сложная система управления, составным элементом которой выступает человек-оператор, например диспетчерская система управления на железнодорожном транспорте.

[2] В 2008/2009 учебном году студенты, изучающие английский, немецкий и французский языки, распределились в (%) как 85 : 12 : 3.

ботают над совершенствованием методики преподавания, введением новых активных методов обучения, разработке обучающих программ. Созданы учебные пособия по всем специальностям, по которым ведется подготовка в вузе, в том числе по новым: «менеджмент» «экология», «неразрушающий контроль», «стандартизация» и т. д.

С 2000 г., когда был открыт компьютерный класс кафедры, в обучение иностранным языкам внедряются компьютерные технологии. Преподавателями кафедры разработаны учебно-тренировочные и зачетные компьютерные программы по обучению грамматике английского, немецкого и французского языков. На кафедре активно осваиваются технологии работы с готовыми мультимедийными программами — приложениями к учебным пособиям зарубежных издательств, привлекаются ресурсы сети Интернет для самостоятельной работы студентов.

Чтобы сделать обучение иностранному языку более интересным и наглядным, в 2008 г. на кафедре был смонтирован новый



Методическое совещание кафедры иностранных языков. 2009 г. Слева направо: доцент Н. Г. Бубнева, профессор И. Д. Фадеева, доценты Н. П. Юрьевская, М. М. Фигурина, ст. преподаватель Е. А. Рипачева, заведующая кафедрой, доцент Е. А. Афанасьева, старшие преподаватели: Н. С. Рожновская, Л. Л. Киселёва, доценты И. М. Павлова, А. Г. Сулимова

мультимедийный комплекс «HELIOS CLASSROOM 1000», включающий в себя высокоскоростную сеть из компьютеров современной конфигурации. Благодаря расширенным функциям его программных модулей и программе управления учебным процессом преподаватель получил богатейшие возможности построения и контроля учебного процесса, а также подготовки материалов для занятий.

Кафедра продолжает вести внеаудиторную работу со студентами в виде конкурсов на лучший перевод текста и на лучший синхронный перевод. В Клубе страноведения проводятся беседы на иностранных языках, с использованием аудио- и видеоматериалов.

Кафедра иностранных языков — это большой творческий коллектив. В разные годы здесь работали замечательные педагоги, снискавшие любовь и уважение студентов и своих коллег: З. Н. Барканова, Н. М. Брандис, Н. Ф. Воронина, М. Н. Горностаев, Г. А. Иванова, И. В. Иешина, Н. Н. Киселева, Г. Е. Коган, И. В. Мазурова, И. В. Ленкова, С. Н. Ляховецкая, Б. В. Самарин, Н. Г. Толченкова, Т. К. Широкова, Н. Н. Федорова.

Сегодня на кафедре трудятся более 60 преподавателей. Среди них: И. Д. Фадеева и Н. Г. Бубнева — почетные преподаватели ПГУПС; В. Н. Владимирова, В. Н. Синельникова, И. С. Стрежелецкая, М. М. Фигурина, Л. С. Банина, Т. Г. Боголюбова, В. Ф. Гусакова, Л. Л. Киселёва, Е. Ю. Кудрова, И. Л. Лютомская, Л. И. Мазулова, Ф. К. Назмеева, И. М. Павлова, М. В. Петрова, Е. А. Рипачёва, Н. С. Рожновская, А. Г. Сулимова, И. Г. Федорова, Н. П. Юрьевская и др., обладающие высокой квалификацией и большим опытом преподавательской работы.

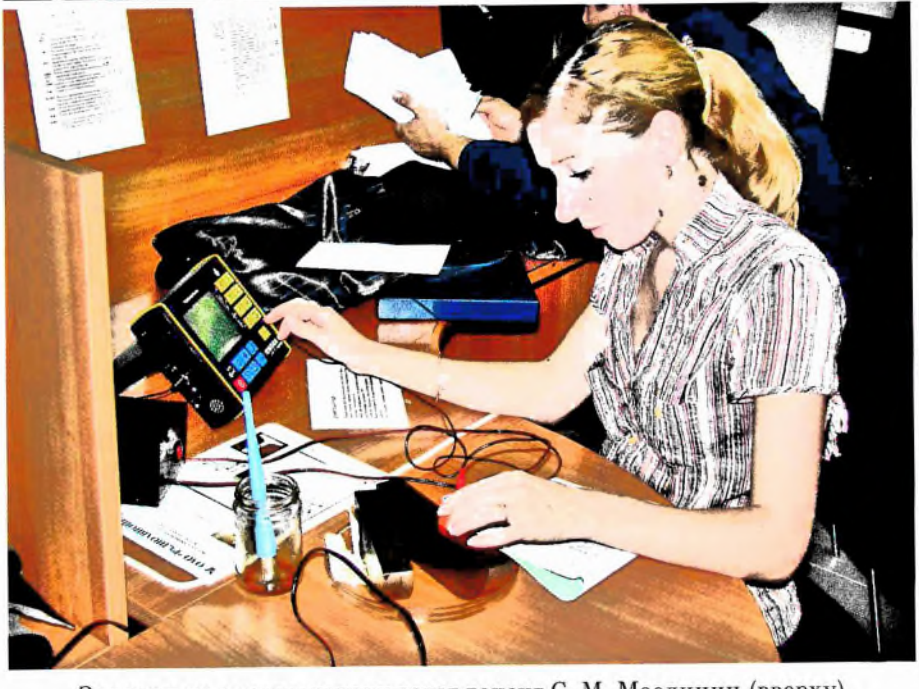
Развитие элементов комплексного университетского образования: довузовская подготовка учащихся и повышение квалификации выпускников

Значительное снижение общего образовательного уровня выпускников средних школ страны к концу 90-х годов привело к тому, что администрация Университета усилила внимание к собственной системе дополнительной подготовки будущих абитуриентов. В 2000 г. была проведена реорганизация факультета довузовской подготовки, возглавляемого с 1998 г. канд. физ-

мат. наук, доцентом В. И. Никитченко. Был значительно расширен перечень оказываемых услуг: подготовка абитуриентов к вступительным испытаниям; подготовка абитуриентов к работе на конкретных предприятиях железнодорожного транспорта по договорам с железными дорогами (так называемые «целевики»); проведение централизованного тестирования; издание учебно-методической литературы. Эти мероприятия проводились под руководством опытных преподавателей: канд. техн. наук, профессора В. В. Гарбарука, канд. физ. наук, доцента А. М. Петухова, канд. техн. наук, доцента В. И. Родина и других. В период с 2000 по 2004 г. на факультете прошли обучение около 12,5 тыс. чел., в том числе 3,5 тыс. абитуриентов-целевиков (по договорам с железными дорогами). Перспективным направлением работы была признана подготовка учащихся Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Северо-Западного региона России к Единому государственному экзамену (ЕГЭ); издание учебно-методической литературы по подготовке к ЕГЭ; организация и проведение дополнительных образовательных услуг для учащихся факультета по информатике, иностранному языку и другим дисциплинам. Для улучшения материально-технической базы факультета к концу 2007 г. был реконструирован и переоборудован под учебные цели бывший жилой дом Университета площадью около 1000 кв. м, расположенный во внутреннем дворе.

Начавшееся реформирование железнодорожного транспорта, изменение экономического уклада страны в условиях рыночных отношений поставило вопрос о необходимости перестройки другого важного элемента университетского образования — повышения квалификации инженерных кадров. В 2000 г. руководителем Центра дополнительного профессионального образования (ЦДПО) был назначен д-р техн. наук, заведующий кафедрой технологии металлов профессор С. В. Урушев. В 2001 г. ЦДПО перебазирован из главного здания ПГУПС в помещения на Кронверкском проспекте общей площадью около 1500 кв. м, что позволило разместить в едином комплексе администрацию, учебные аудитории и общежития для слушателей. В ноябре 2002 г. на ученом совете Университета было принято решение о преобразовании ЦДПО в Институт повышения квалификации и переподготовки руководителей и специалистов железнодорожного транспорта общего пользования, строительного и жилищно-коммунального комплексов (ИПКП). При нем также созданы центры подготовки работников предприятий и организаций промышленности и транспор-





Занятия по сметному делу ведет доцент С. М. Маслинин (вверху)
Практические занятия по ультразвуковой дефектоскопии рельсов. 2008 г.

та по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций; социально-психологической реабилитации руководителей и центр семинаров и стажировок. В 2006 г. в составе ИПКП начала работать учебно-исследовательская лаборатория неразрушающих физических методов контроля, был создан третий дисплейный класс, а также специализированные аудитории для занятий по охране труда и неразрушающим физическим методам контроля.

За период с 1999 по 2008 г. в ИПКП повысили квалификацию и прошли переподготовку более 28 тыс. руководителей и специалистов предприятий железных дорог. После 2006 г. получили развитие творческие связи ИПКП с предприятиями строительного комплекса. Этому способствовали структурные реформы на железнодорожном транспорте и снижение контингента слушателей с железных дорог. Кроме того, возросли потребности в повышении квалификации работников строительной отрасли. Расширяя свою учебную базу и организационные возможности, ПГУПС прошел аккредитацию на право повышения квалификации руководителей и специалистов предприятий в Российском Союзе строителей, в Российском Союзе строителей железных дорог России, в ЛенОблСоюзСтрое, в Союзе строительных организаций и объединений Санкт-Петербурга, в ассоциации «Строительно-промышленный комплекс Северо-Запада».

За последние годы активизировалась совместная работа ИПКП с вновь образованными филиалами ОАО «РЖД», с региональными представительствами федеральных лицензионных центров. Одновременно увеличились учебные площади, обновились технические средства обучения. Ежегодно обновлялась номенклатура специализаций. Всего за время существования факультета, ЦДПО, ныне ИПКП, повысили квалификацию и прошли переподготовку более 120 тыс. руководителей и специалистов.

Производственная практика студентов. Студенческие отряды

Одной из тяжелых проблем конца 90-х годов XX века — начала XXI века была организация производственной практики студентов. В начале 90-х годов период практического обучения студентов по основным железнодорожным специальностям составлял до восьми недель на III курсе и до 12 недель на IV курсе. К 1997 г. сроки производственной практики были сокращены до

четырех недель на III курсе и до шести недель на IV курсе для молодых людей, проходящих военные сборы. Руководители многих предприятий и организаций проявили недальновидность, отказываясь принимать студентов или выставляя заведомо неприемлемые требования. Железные дороги, являющиеся главными базами производственной практики, требовали от студентов владения одной из рабочих профессий по выбранной специальности. Такой жесткий подход производственников привел к резкому уменьшению числа студентов, проходящих производственную практику на оплачиваемых должностях. В 1995 г. около 55% студентов, проходящих производственную практику, работали с оформлением на конкретных оплачиваемых местах рабочих или инженерно-технических специалистов, в 1996 г. такие студенты составляли 43%.

Ухудшение положения с организацией производственной практики в железнодорожных вузах встревожило руководство МПС России в связи с недостаточностью уровня знаний студентами новых технологий, техники, материалов и конструкций



Студентка факультета УПП на практике
на рабочем месте билетного кассира. 2007 г.



Группа студентов-мостовиков в период практики на строительстве подходов к Большому Обуховскому мосту в Санкт-Петербурге. 2004 г.



Студенты специальности путь и путевое хозяйство на практике. 2007 г.



Мастерские Института. 80-е годы



Занятия в мастерских Университета. 2008 г.











Круглогодичный студенческий отряд проводников «Смена»

и слабыми производственными навыками. В 2001 г. Указанием Министерства путей сообщения № Е-233у было утверждено новое «Положение о практике студентов высших учебных заведений МПС РФ». В связи с этим в 2001 г. в Университете было образовано управление производственного обучения, которое возглавил канд. техн. наук, доцент Н. С. Бушуев, с 2007 г. руководителем управления является канд. техн. наук, доцент Н. В. Левадная. В составе управления опытные методисты, преподаватели с большим стажем. Среди них канд. техн. наук, доцент Ю. П. Каптелин, возглавлявший с 1995 по 2001 г. отдел практики в вузе, доцент И. С. Чернышкова, высококвалифицированный сотрудник с многолетним стажем в области производственной подготовки студентов, которая является заместителем начальника управления.

К 2003 г. качественные показатели практики улучшились. На предприятиях железнодорожного транспорта и транспортного строительства практику стали проходить 90 % студентов, в том числе 80 % на железных дорогах и более 70 % на предприятиях Октябрьской железной дороги. 70% всех студентов-практикантов трудились на оплачиваемых должностях, причем большинство этих студентов обучались не по целевым направлениям предприятий. Однако с 2004 г. внимание ОАО «РЖД» к практике студентов стало ослабевать. В 2006 г. число студентов, проходящих практику на железных дорогах, уменьшилось на 10 %, а число предоставляемых им оплачиваемых рабочих мест — на 15 %. Для большинства студентов, обучающихся не по целевым договорам с предприятиями ОАО «РЖД», производственная практика превратилась в обзорную, а качество их профессиональной подготовки снизилось. К сожалению, и в последующие годы тенденция по приему на практику в подразделения ОАО «РЖД» не изменилась: за 2007–2008 гг. на производственную подготовку было направлено еще на 15% меньше студентов (в основном, студенты целевого обучения). За счет этого на 8% вырос показатель по оплачиваемым рабочим местам.

С 2006 г. Университет начал подготовку специалистов рабочих профессий из числа студентов младших курсов. Это позволило увеличить число студентов-практикантов на оплачиваемых рабочих местах и повысить уровень их производственной подготовки. Первоначальные навыки слесарной и станочной обработки металлов студенты получают в учебных мастерских, руководителем которых с 2001 г. является Ю. Н. Петров. Более

20 лет плодотворно трудится мастер производственного обучения Б. А. Елизаров.

Дальнейшее развитие получили студенческие круглогодичные отряды, сформированные по профессиональному признаку подготовки будущего специалиста. Так, наряду с отрядом проводников «Смена» и отрядом помощников машиниста мотор-вагонных поездов «Ладога» по предложению кафедры локомотивов и локомотивного хозяйства в 2002 г. был создан круглогодичный студенческий отряд помощников машинистов тепловозов «Локомотив». Руководство круглогодичными специализированными отрядами на протяжении многих лет успешно осуществляет доцент кафедры электрического транспорта С. А. Осипов.

На кафедре автоматики и телемеханики на железных дорогах действует круглогодичный студенческий отряд «Автоматика» численностью около 40 человек. Студенты участвуют в выполнении научно-исследовательских работ по планам, согласованным с Октябрьской железной дорогой. В частности, в период летней практики студенты выполняют работы по автоматизированному проектированию систем электрической централизации; совместно с проектными институтами участвовали в реконструкции Санкт-Петербургского железнодорожного узла. В 2007–2008 гг. студенты отряда работали над созданием электронных баз технической документации для Октябрьской, Московской, Северной и Свердловской железных дорог.

Вечерняя и заочная системы обучения. Филиалы Университета

В советское время обучение по вечерней и заочной системе выполняло важную функцию повышения квалификации работников, давало возможность получения высшего образования производственникам без отрыва от основного вида деятельности. Эта система была ориентирована на рабочих и техников, как правило, уже имевших опыт практической деятельности по выбранной или родственной специальности. Большей частью выполнялось правило о приеме на обучение по вечерней или заочной системе лиц, работающих именно в той отрасли, на которую был ориентирован вуз. Для ЛИИЖТ это были транспортные, строительные, некоторые промышленные предприятия, соответствующие проектные, изыскательские, научные институты.

Вечерний факультет

В качестве самостоятельного структурного подразделения вуза вечерний (ныне очно-заочный вечерний) факультет был образован в Институте в 1955 г., его первым деканом стал Е. Я. Красковский (1955–1960 и 1961–1968 гг.). В последующие годы факультет возглавляли И. Ф. Литвинов (1960–1961), И. М. Золотников (1968–1985), В. Л. Уралов (1985–1986), И. Г. Киселев (1986–1991).

На протяжении последних двух десятилетий, с кардинальным изменением социально-политического и экономического устройства государства, произошли и существенные изменения в безотрывной системе обучения. Контингент студентов-вечерников и заочников значительно помолодел, пришли — вчерашние школьники, многие из которых еще не имели опыта практической работы. Де-факто значительно изменилось отношение работодателей к получению их работниками высшего образования. Так, для студентов, обучающихся по вечерней и заочной форме, стало труднее получить отпуск для учебных целей, чем это было в советский период.

В 1991 г. вечерний и заочный факультеты Университета были объединены в вечерне-заочный факультет. Предполагалось, что это должно было способствовать консолидации усилий преподавателей, экономии средств за счет объединения учебных потоков. Деканом объединенного факультета, на котором количество обучающихся студентов доходило до 12 тыс. чел., были В. В. Бабич (1991–1993), Л. И. Коренев (1993–2000).

Жизнь показала, что целей, заложенных в идее объединения факультетов, достигнуть не удалось, поэтому в 2000 г. вновь были восстановлены заочный и вечерний факультеты, при этом последний, в соответствии с Законом об образовании, стал именоваться очно-заочный. Деканом заочного факультета стал Н. А. Чурков (2000–2007), а очно-заочного — Л. И. Коренев (2000–2004), в 2004 г. его сменил Ю. Г. Параскевопуло.

В 2005 г. на очно-заочном (вечернем) факультете стали проводить обучение студентов по блочно-модульному графику учебного процесса с использованием системы зачетных единиц, что способствует приобщению к принятой в большинстве стран Западной Европы системе образования.

При блочно-модульной системе студенты одновременно изучают только две дисциплины: два дня в неделю одну и два



Студенты-вечерники успешно сочетают работу с учебой в вузе

дня другую. По окончании изучения предмета сдается экзамен или зачет, предусмотренный учебным планом. После этого студент переходит к изучению следующего предмета. Таким образом, удается отказаться от проведения экзаменационных сессий. Продолжительность учебного семестра увеличилась до 20 недель (ранее на вечернем факультете было 17 учебных недель в семестре).

Опасения, что введение блочно-модульной системы обучения приведет к снижению успеваемости, не подтвердились. При составлении расписания занятий все специальности каждого курса разбиты на три потока по три-четыре группы в каждом, при этом специальности в потоках подбирались исходя из сходства учебных планов.

При составлении расписания занятий учтены пожелания кафедр по различной организации изучения дисциплин. Так по некоторым предметам один день в неделю читаются лекции, а в другой день проводятся практические и лабораторные занятия (например, математика, начертательная геометрия и др.). По не-

которым учебным дисциплинам на первой паре занятий устраиваются лекции, на второй — практические занятия (например, по теоретической механике). По третьим учебным курсам сначала читаются все лекции, а затем проводятся практические и лабораторные работы.

По результатам экзаменов и зачетов с оценкой студенту выставляются так называемые зачеты в кредитных баллах, характеризующих трудоемкость освоения дисциплины или ее раздела, и дифференцированная оценка, характеризующая качество освоения знаний, умений и навыков.

Трудоемкость всех предметов для каждой специальности на все шесть лет обучения переведена в зачетные кредитные единицы. При определении трудоемкости учитывались положения «Методики расчета трудоемкости в зачетных единицах» рекомендованные Министерством образования и науки РФ[1].

Разработка учебно-методических комплексов по каждой дисциплине позволила полностью обеспечить учебный процесс всеми необходимыми методическими материалами в печатной и электронной форме. Кафедры используют компьютерное или письменное тестирование для промежуточной оценки знаний студентов.

В настоящее время на факультете обучаются студенты по девяти специальностям: вагоны; подъемно-транспортные, строительные, дорожные машины и оборудование; мосты и тоннели; промышленное и гражданское строительство; строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство; управление процессами перевозок; электрический транспорт железных дорог; электроснабжение железных дорог; автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте.

Общее количество студентов за последние годы, несмотря на уменьшение количества специальностей, остается стабильным и составляет около 1300–1200 чел. Количество студентов, обучающихся на коммерческой (платной) основе за последние годы увеличилось и в 2008/2009 г. составило 427 чел.

---

[1] Проведена дифференциация учебных дисциплин на группы: а) дисциплины, изучаемые обязательно и строго последовательно во времени; б) дисциплины, изучаемые обязательно, но не последовательно; в) дисциплины, которые студент изучает по своему выбору. В течение семестра студент должен освоить все дисциплины, включенные в его индивидуальный план. При этом допускается незначительное отставание в сдаче зачетов и экзаменов, включенных в группы «б» и «в».

Заочный факультет

Заочный факультет создан в Институте в 1957 г. и был ориентирован на обучение студентов, работающих на Октябрьской, Прибалтийской и Северной железных дорогах и на предприятиях Северо-Запада СССР. Факультетом руководили доценты Э. В. Будаев (1957–1968), И. В. Белых (1968–1975), профессор В.-Р. А. Коугия (1975–1987), доцент В. В. Бабич (1987–1991)[1], профессор Н. А. Чурков (2000–2007). С 2007 г. деканом факультета является доцент Е. Ю. Мокейчев.

В 1968 г. в Институте была учреждена должность проректора по вечернему и заочному обучению и первым на нее был назначен декан вечернего факультета Е. Я. Красковский, который пробыл в этом статусе два месяца, так как был назначен ректором Института. Далее, до 1979 г., проректором по вечернему и заочному обучению работал доцент В. И. Кузьмин, с 1980 по 1992 г. — доцент К. Н. Дьяков, а затем, до упразднения этой должности в 1999 г., проректором по вечернему и заочному обучению был доцент Ю. А. Верженский. В последующие годы вопросы заочного обучения курирует первый проректор по учебной работе профессор А. П. Ледяев. Кроме того, в 2008 г. была учреждена должность проректора по работе с филиалами, на которую был назначен профессор Н. А. Чурков.

В состав факультета в разные годы входили учебно-консультационные (УКП) и опорные пункты. Учебно-консультационные пункты были организованы в городах Риге (1957), Петрозаводске и Котласе (1958), Таллине и Вильнюсе (1961), Вологде и Великих Луках (1962), Ухте (1963), на станциях «Бологое» и «Волховстрой» (1965) и «Лабытнанги» (1987). Были также открыты опорные пункты в городах Мурманске, Кандалакше, Кеми, Пскове, Ржеве, Даугавпилсе, Крустпилсе, Вентспилсе, Черняховске, Калининграде. Опорный пункт в Мурманске был позже преобразован в факультет.

Впоследствии УКП в Великих Луках (1963), в Риге (1965) и Петрозаводске (1999) были преобразованы в филиалы. В 1999 г в на базе Мурманского факультета также был открыт филиал.

В настоящее время на заочном факультете обучается более 4 тыс. студентов по 17 специальностям: промышленная теплоэнергетика; подъемно-транспортные, строительные, дорожные машины и оборудование; организация перевозок и управление на транспорте

---

[1] Как отмечалось выше, в 1991–2000 гг. действовал объединенный факультет.

(железнодорожном); локомотивы; вагоны; электрический транспорт железных дорог; автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте; электроснабжение железных дорог; промышленное и гражданское строительство; водоснабжение и водоотведение; строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство; мосты и транспортные тоннели; инженерная защита окружающей среды; стандартизация, сертификация и метрология; безопасность технологических процессов и производств; коммерция (торговое дело); приборы и методы контроля качества и диагностики.

Более половины студентов-заочников (55%) обучаются на коммерческой (платной) основе. В 2007 г. были открыты четыре новых специальности: коммерция; приборы и методы контроля качества и диагностики; стандартизация, сертификация и метрология; безопасность технологических процессов и производства. Коэффициент выпуска факультета стабилен и находится на уровне 80%. В 2004–2008 гг. силами 39 кафедр специально для студентов-заочников было выпущено 215 методических пособий и указаний, пять электронных учебников. С 1957 по 2008 гг. заочный факультет подготовил свыше 12,5 тыс. инженеров, из них по ускоренной форме подготовки за период с 1999 по 2009 г. — более 2 тыс. студентов.

В системе организации заочного и вечернего обучения в Университете многие годы успешно работают опытные заместители деканов и методисты: Б. Е. Алексеев, Т. С. Алексеева, Т. Н. Достанко, Д. В. Третьяков, А. Г. Филимонов и другие.

Заочный и вечерний факультеты гордятся многими своими выпускниками, среди которых ректор Университета, профессор В. И. Ковалёв; проректор Университета по оперативно-производственным вопросам, доцент В. Д. Мартынова; вице-президент компании «Роснефть» И. В. Ромашов; бывший управляющий АО «Стройтрест-16», лауреат государственной премии СССР Е. В. Торопов; бывший начальник Ленметростроя В. М. Капустин, начальник Октябрьской железной дороги В. В. Степов и многие другие.

Филиалы Университета и представительства

Великолукский филиал был создан в 1964 г. как структурное подразделение Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта — общетехнический факультет, где студенты обучались на I–II курсах, и затем завершали образование в головном вузе в Ленинграде. Эта практика сохранилась и

сегодня. В разные годы филиал возглавляли опытные педагоги О. И. Шевченко (1964–1975), И. М. Ушаков (1975–2003). В настоящее время филиал возглавляет д-р техн. наук, профессор Г. И. Игнатенков.

Из 30 преподавателей, работающих в филиале, 18 имеют ученые степени кандидата наук. Они представляют основные кафедры головного Университета: математики, химии, физики, истории, начертательной геометрии и инженерной графики, иностранного языка, теоретической механики, информатики и др. Ветеранами филиала являются Ю. Г. Шмелев, проработавший в филиале 45 лет, В. Ф. Захаренко, С. П. Шкоба.

Контингент студентов, обучающихся по 11 специальностям, за последние годы стабилизировался и составляет около 350 чел. на дневном отделении и около 100 чел. на заочном. С каждым годом увеличивается количество студентов, обучающихся по целевым направлениям железных дорог. Филиал располагает учебно-административный корпусом общей площадью 2500 кв. м с учебными аудиториями, лабораториями химии, физики, геодезии, кабинетом информатики и спортивным залом, благоустроенным общежитием на 270 мест.

Мурманский и Петрозаводский филиалы были созданы в 2000 г. на базе действовавших в Мурманске (с 1968 г.) и Петрозаводске (с 1957 г.), учебно-консультационных пунктов, впоследствии — факультетов.

В Мурманском филиале, которым руководит канд. техн. наук, доцент М. А. Бойко обучаются около 400 студентов по заочной форме с неполным циклом обучения в объеме первых двух курсов по десяти специальностям высшего профессионального образования.. В Мурманском филиале помимо работников ОАО «РЖД», которые составляют около 40% от общего числа студентов, обучаются сотрудники других предприятий региона. Филиал располагает отдельным учебным корпусом площадью 571 кв. м. Контингент преподавателей составляет 15 чел.

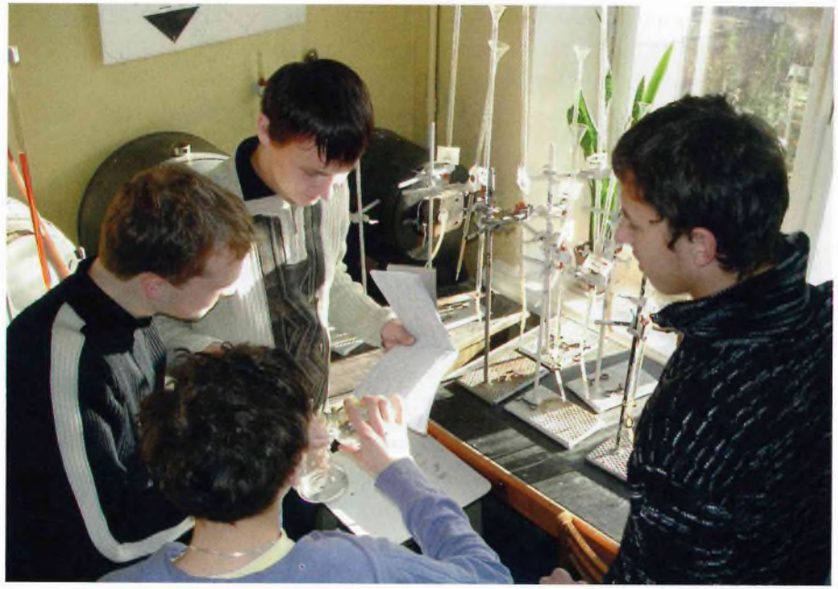
Петрозаводским филиалом, в котором обучаются более 200 студентов, руководит кандидат исторических наук, доцент А. А. Голубев. Филиал представляет единственное высшее учебное заведение железнодорожного профиля в Республике Карелия. Здесь осуществляется подготовка студентов по 10 специальностям высшего профессионального образования по неполному циклу обучения с нормативным сроком освоения программ два года. Филиал имеет учебно-административный



Учебно-административный корпус Великолукского филиала. 2007 г.



Занятия в Мурманском филиале. 2009 г.



Лаборатория химии Великолукского филиала. 2007 г.



Спортивный зал Великолукского филиала. 2007 г.



Здание Петрозаводского филиала. 2008 г.

корпус площадью 930 кв. м, со студентами работают 15 преподавателей.

Университет имеет представительства́, оказывающие организационно-методическую помощь студентам-заочникам, в г. Волхове (открыто в 1999 г.), директором которого является О. Н. Блинникова, и в г. Калининграде (открыто в 2004 г.) — директор С. И. Кузницкая.

Воспитательная работа в Университете

В период, который в исторической литературе принято называть перестройкой, с ликвидацией пионерских и комсомольских организаций были утрачены многие основы воспитательной работы с подрастающим поколением в средней и высшей школе. Петербургский государственный университет путей сообщения стал одним из первых высших учебных заведений, в котором администрация в 1999–2000 гг. начала активно развивать комплексную систему воспитательной работы со студентами. К 2000 г. в вузе под непосредственным руководством ректора Университета профессора В. И. Ковалёва и проректора по воспитательной работе А. И. Кожевникова была разработана концепция воспитания студентов. К этой работе были привлечены многие профессора и преподаватели различных кафедр,

эксперты в области психологии, эстетического, патриотического воспитания, организаторы спортивной работы, специалисты по борьбе с наркоманией. Проект концепции широко обсуждался в молодежной среде вуза и был принят ученым советом[1]. В качестве основных в Университете приняты три направления воспитания: профессионально-трудовое, гражданско-правовое и культурно-нравственное. Реализация этих задач ведется через учебный процесс, производственную практику, студенческие отряды, студенческое самоуправление и систему внеучебной воспитательной работы по различным направлениям.

Координация и организация воспитательной работы в вузе осуществляется проректором по воспитательной работе. На дневном отделении введены должности заместителей деканов, а в общежитиях — заместителей заведующих по воспитательной работе. В 2000 г. были учреждены должности заместителей заведующих кафедрами по воспитательной работе. В Университете был также восстановлен институт кураторов. Особой формой кураторства, новой в петербургских вузах, стало психолого-педагогическое сопровождение студентов в виде платной услуги, которой могут воспользоваться родители не очень сильных и не очень самостоятельных иногородних студентов. Индивидуальный куратор, работающий лишь с несколькими студентами, тщательно изучает психологические особенности своих подопечных, организует в случае необходимости дополнительные занятия, консультации, знакомит молодых людей с культурной жизнью города.

В общежитиях Университета были возрождены студенческие советы, выборы старост этажей. Сформированы студенческие отряды охраны общественного порядка, в которых состоят наиболее дисциплинированные и физически крепкие студенты.

В конце 90-х годов в вузе активно возрождалось студенческое самоуправление. Первый состав студенческого совета в новом виде был избран по инициативе факультета УПП в 1999 г. Позже были проведены студенческие конференции на других факультетах и в общежитиях. В 2001 г. был сформирован

---

[1] *Кожевников А. И.* Проректор по воспитательной работе. Доклад о системе воспитательной работы в Университете. Петербургский государственный университет путей сообщения. Заседание ученого совета 19 мая 2000 года. Стенографический отчет [Архив ПГУПС].



Активисты и организаторы студенческого отряда народной дружины (СОНД) в мемориальном сквере. 2008 г.

совет студентов Университета, утверждено положение о высшем органе студенческого самоуправления. 28 апреля 2004 г. в Университете состоялась первая конференция «Студенческое самоуправление в вузах России». Этот представительный форум активистов студенческого самоуправления стал традиционным и проводится ежегодно, превратившись в последние годы в международный.

В нелегких финансово-экономических условиях начала XXI века в Университете удалось сохранить студенческий клуб, который был превращен в структурное подразделение вуза. Он координирует и организует работу коллективов художественной самодеятельности, в которых занято около 10% студентов. Это хоровые и танцевальные студии, драматический и музыкальный театры, шоу-балет, изостудия, рок-клуб и др. Студенческий клуб проводит вечера отдыха, дискотеки, встречи с интересными людьми, «круглые столы», участвует в организации традиционных праздников и ритуалов. Проводится конкурс факультетских команд КВН на «Кубок ректора». Общеуниверситетская команда успешно выступает на межвузовских встречах «самых веселых и находчивых» студентов Петербурга и России. В крупную акцию превратилась эстафета художественных коллективов, посвященная 150-летию открытия



Выступление вокального коллектива «Кантус».
Дирижирует В. М. Сухобоков. 2005 г.



Выступление студенческого танцевального коллектива «Вдохновение». 2008 г.



Музыкальный фестиваль студенческого творчества железнодорожных вузов России «Серебряные рельсы». ПГУПС. 2008 г.



Заключительный концерт фестиваля художественной самодеятельности студентов ПГУПС. 2009 г.

движения на линии Санкт-Петербург — Москва и 100-летию Транссибирской магистрали.

Нестареющим коллективом студенческой художественной самодеятельности вуза является созданный в 1969 г. по инициативе ректора института Е. Я. Красковского вокальный ансамбль «Кантус». За прошедшие десятилетия сменились поколения студентов–участников коллектива, но неизменным остался его творческий дух, высокий профессионализм. Коллективом по-прежнему руководит маэстро В. М. Сухобоков — автор нескольких десятков лирических песен, а также гимна Университета[1]. За плечами «Кантуса» сотни выступлений на всем пространстве бывшего СССР и в зарубежных странах, участие в десятках престижных конкурсов. В 2006 г. ансамбль стал серебряным призером международного конкурса хоровых коллективов в Праге. Без художественного приветствия «Кантуса» не обходится ни

[1] В 2005 г. ученый совет Университета подвел итоги проведенного творческого конкурса и утвердил гимн учебного заведения, слова и музыку которого написал выпускник вуза композитор В. М. Сухобоков

Решение ученого совета от 2 декабря 2005 г., протокол № 4. Ноты и слова гимна приведены в приложении.

одно значительное мероприятие Университета: В ансамбле начинали свой творческий путь многие профессиональные певцы, в их числе заслуженная артистка России Лариса Луста, солистка Венской оперы выпускница электротехнического факультета Нина Калинина и др.

В Университете на протяжении нескольких лет раз в месяц открывает двери так называемая «Университетская гостиная». Сюда приглашались на встречи со студентами известные актеры, певцы, музыканты: народные артисты Николай Трофимов, Андрей Толубеев, Нина Усатова, Игорь Дмитриев, Кирилл Лавров, Игорь Корнелюк, Людмила Сенчина, Лариса Луста, Полина Осетинская и др.

Большую роль в деле воспитания играет поддерживаемая в вузе добрая традиция проведения дней открытых дверей, с которых начинается для многих абитуриентов знакомство с историей Института–Университета; Дня знаний 1 сентября, когда первокурсники приобщаются к студенческому братству; торжественного выпуска молодых специалистов; дня основания Университета 2 декабря.

Одним из важнейших направлений воспитательной работы является патриотическое, во многом опирающееся на примеры трудовых и военных подвигов российского народа. В числе организаторов этой работы Совет ветеранов Университета.

Как общественная структура ветеранская организация Университета оформилась в 1985 г. после объединения Совета ветеранов участников Великой Отечественной войны и военнослужащих и Совета ветеранов труда, в который входили сотрудники, проработавшие в Институте 20 лет и более.

В 2006 г. в Университете было принято Положение «Об общественной организации ветеранов Университета»[1], которое было составлено с учетом изменений, произошедших в законодательстве.

Совет оказывает содействие в организации материальной помощи, предоставляемой Университетом и его профсоюзной организацией наиболее нуждающимся ветеранам, как работающим в вузе, так и вышедшим на пенсию.

При Совете ветеранов активно работает группа милосердия, объединяющая энтузиастов из числа студентов и сотрудников, которые ухаживают за больными и одинокими ветеранами, решают вопросы их поддержки через социальные службы административ-

---

[1] Приказ ректора от 09.03.2006 г №14/К.



Праздник День знаний — посвящение первокурсников в студенты



Символический Огонь знаний зажигает почетный
профессор Университета Т. П. Ковалёнок



День знаний. 1 сентября 2003 г. Торжественное посвящение в студенты. Ректор Университета В. И. Ковалёв вручает символический студенческий билет самому молодому студенту приема 2003 г. — тринадцатилетнему Владимиру Шалимову, впоследствии с отличием окончи́вшему Университет и в 2008 г. поступившему в аспирантуру ПГУПС



Праздник День знаний 1 сентября 2003 г.



Ректор Университета В. И. Ковалёв и губернатор Санкт-Петербурга В. И. Матвиенко среди выпускников после торжественного акта вручения дипломов. 28 июня 2004 г.



Президент ОАО «Российские железные дороги» В. И. Якунин вручает дипломы победителям конкурса научных работ. 1 сентября 2006 г.





Торжественный, радостный и немного грустный день... Вручение дипломов об окончании Университета выпускникам строительного факультета. 2007 г.



Митинг, посвященный 30-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне. 1975 г.

ных и муниципальных органов власти. На протяжении многих лет работой группы милосердия руководила ветеран труда, бывший преподаватель Т. А. Батуркина.

Традиционными стали мероприятия, проводимые при активном участии Совета ветеранов, посвященные Дню пожилого человека, Дню снятия блокады Ленинграда, Дню победы в Великой Отечественной войне. Особо значимым для сотрудников и студентов является мемориал «Невский пятачок» в верховье Невы. Здесь в 1941 г. в составе 10-го батальона стрелковой дивизии добровольцев-ополченцев Октябрьского района Ленинграда принимала участие в боях и рота ополченцев из числа сотрудников и студентов Института, многие из них погибли. Ежегодное посещение мемориала «Невский пятачок» студентами и преподавателями является долгом памяти погибшим в те тяжелые годы.

Много сделали для успешной работы Совета ветеранов его председатели. В разные годы его возглавляли: участник Великой Отечественной войны, ветеран военной службы и труда Н. К. Рязанцев, канд. техн. наук, доцент Н. Ф. Махновский. С 2006 г. Совет возглавляет канд. техн. наук, доцент П. Ф. Махонько.





Митинг, посвященный 40-летию победы советского народа
в Великой Отечественной войне. 1985 г.





Студенты Университета на Невском пятачке. 2008 г.



Цветы к памятнику павшим лиижтовцам возлагают ветераны войны.
Слева направо: Н. П. Тицкий, А. С. Василенко,
С. Ф. Порхаев, С. А. Зинченко. 2002 г.



Театрализованное представление студентов на праздничном «Огоньке» в День Победы. 2009 г.



Ветераны войны и труда на праздничном «Огоньке» в День Победы. 2009 г. Слева направо в первом ряду: Н. Е. Баскаков, А. З. Камалдинов, Ю. К. Белевич, Н. З. Синельников



Митинг, посвященный Дню Победы. 2008 г.

Руководство Университета видит одной из своих основных задач создание условий для здорового образа жизни сотрудников и студентов. В 2000–2008 гг. усилиями ректората был проведен большой комплекс ремонтных работ по восстановлению должного состояния учебно-спортивной базы Университета, включая капитальный ремонт Дома физической культуры. Организующим центром спортивно-физкультурной работы со студентами вуза является кафедра физической культуры (переименование произошло в 2008 г.). В 2000 г. ее возглавил олимпийский чемпион, д-р педаг. наук, профессор А. И. Крылов, в 2008 г. его сменил д-р педаг. наук, доцент В. И. Евграфов. Акценты в данном направлении работы в Университете были перенесены со спортивной, фактически профессиональной спортивной работы, организуемой для немногих студентов, показывающих высокие результаты в том или ином виде спорта, на физкультурно-массовую, охватывающую всех студентов. Вместе с тем отдельные спортсмены добивались высоких спортивных достижений. Так, Е. Перепелкина и Р. Гасымов — участники XXIX Олимпийских игр в Пекине (2008), П. Поршнев стал победителем соревнований за Кубок мира по натурбану[1] (2007–2008), С. Гресев

[1] Скоростной спуск с горы на санках по естественным (натуральным) трассам, в отличие от спуска по искусственным трассам.



Занятие в бассейне Дома физической культуры проводит старший преподаватель А. А. Хайдаров. 2005 г.



Университетская команда по художественной гимнастике со своими наставниками. 2007 г. На фото в центре: Е. Т. Ермукашева, В. А. Молодцова, Т. Е. Веселкина



Туристская эстафета в Юсуповском саду. Соревнование на этапе «Переправа через водное препятствие». 2007 г.



Товарищеская встреча по волейболу между студентами факультета УПП и сборной ветеранов спорта. 2007 г.



Занятие в зале тяжелой атлетики Дома физической культуры. 2008 г.

ВНИМАНИЮ ЛЮБИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНОГО СПОРТА!

Ленинградский мототрек ДОСААФ



30 и 31 марта приглашает посетить трековые автомобильные гонки на приз Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта им. академика В. Н. Образцова

Среди участников призеры чемпионатов СССР сильнейшие гонщики Ленинграда

30 марта начало в 14 часов

31 марта начало в 13 часов

Адрес мототрека: пр. Мориса Тореза, 75
Проезд от ст. метро «Площадь Мужества» автобусы: 69, 75; троллейбус 13
Телефон для справок 553-70-15

Афиша. 1985 г.

в составе молодежной сборной России завоевал бронзовую медаль на чемпионате Европы по регби.

В Институте – Университете на протяжении многих десятилетий были популярны технические виды спорта. Этот интерес уходит корнями в начало прошлого столетия, тогда в Институте в числе первых в России были созданы автомобильный и авиационный кружки; в 20–30-е годы, когда в различных секциях и кружках Осоавиахим: автомобильном, авиационном, парашютном, радиосвязи и др., занимались сотни студентов и сотрудников Института. Особенно сильной институтская команда по автомобильному спорту была в 70–80-х годах. В спортивных кругах хорошо знали сотрудников Института, выступавших в соревнованиях на республиканском, общесоюзном и международном уровне: С. В. Григорьева, С. В. Елизарова, Е. И. Иванова, А. П. Ледяева, М. М. Рязанцева, Е. И. Свинцова и других.

Автомобильный спорт популярен в Университете и сегодня. 15 октября 2009 г. в честь 200-летия Университета состоялся открытый лично-командный чемпионат по автомногоборью, в котором победила команда учебно-курсового комбината ПГУПС.

В последнее десятилетие активизировалась роль религиозных организаций в воспитательном процессе. До 1918 г. в Институте был штатный преподаватель теологии — православный священник, а также преподаватели теологии — католический и лютеранский священники. На третьем этаже первого корпуса располагалась институтская православная церковь[1]. В конце 90-х годов руководство Института пошло навстречу предложению группы профессоров и преподавателей и приняло решение о воссоздании в Университете православного храма. Эта инициатива осуществилась во многом благодаря целеустремленности активного члена группы профессора Л. Б. Сватовской. По предложению ректора В. Е. Павлова в 1998 г. было решено построить часовню в одном из внутренних дворов Университета. Сооружение по проекту профессора кафедры зданий Ю. А. Никитина при активной поддержке ректора Университета В. И. Ковалёва было закончено в 2000 г. Освящение часовни в честь Святого Благоверного князя Александра Невского совершил настоятель Троицкого собора отец Геннадий. В настоящее время настоятелем университетского храма является отец Николай.

---

[1] Позже в ее помещениях была устроена лекционная аудитория, затем разместили библиотеку, а в последние десятилетия здесь находятся фонды отдела общественно-политической литературы научно-технической библиотеки вуза.



На старте автомобильных соревнований. С. В. Елизаров (верхнее фото) и А. П. Ледяев. 80-е годы.



На трассе соревнований по автомобильному многоборью. 15 октября. 2009 г.



Победители соревнований



Соревнование по лыжам. 2006 г.





Участники эстафеты Олимпийского огня в Санкт-Петербурге 5 апреля 2008 г. Олимпийский чемпион профессор ПГУПС А. И. Крылов и магистр телевизионной игры «Что? Где? Когда?», награжденный Большой Хрустальной Совой как лучший игрок за все 20 лет существования игры, выпускник ЛИИЖТ А. А. Друзь



Часовня в честь Святого Благоверного князя Александра Невского. 2001 г.

Научно-исследовательская деятельность вуза как политехнического университета

К 2004 г. сформировался в качественно новом виде научно-исследовательский комплекс Университета, которым с 1989 г. руководит д-р техн. наук, профессор В. В. Сапожников. От решения частных, небольших по объему научных задач ученые вуза перешли к систематической исследовательской работе на основе долгосрочных программ по заказам транспортных, строительных и других организаций. В 2002 г. научно-исследовательский сектор был преобразован в научно-исследовательскую часть Университета — НИЧ, с 2006 г. им руководит канд. техн. наук, доцент А. В. Бенин. Входящие в научно-исследовательскую часть Университета подразделения — институты, внедренческие центры, лаборатории и группы — были нацелены на завершенный цикл: «поисковые исследования — разработка — внедрение в производство».

К 2008 г. сложилась организационная структура научно-исследовательской части (НИЧ) Университета, включающая научно-исследовательские институты, научные и научно-внедренческие центры, научно-исследовательские лаборатории и группы

В Университете развивались следующие основные направления научно-исследовательской и внедренческой работы: создание технических устройств и систем на основе собственных научных исследований, их внедрение на производстве; внедрение патентов, обладателем которых является вуз.(или университет); разработка и внедрение новых ресурсосберегающих и высокоэффективных технологических процессов; разработка и внедрение автоматизированных систем различного назначения на основе применения компьютерной техники; разработка и внедрение автоматизированных обучающих систем, тренажеров и рабочих мест; создание новых строительных материалов с заданными свойствами; проведение испытаний металлических и строительных конструкций, различных строительных материалов; экспертизы и сертификация технических систем и продукции; проектные работы, связанные со строительством реальных объектов; обследование технического состояния мостов и других транспортных сооружений, жилых и промышленных зданий, памятников архитектуры.

Организационная структура научно-исследовательской части



– Институт «Промышленного и городского транспорта»

– Институт «Управления качеством электрических систем»

– НИИ Автоматики
  – Центр Компьютерных железнодорожных технологий
  – Научно-технический центр «Системы автоматизации и проектирования»
  – НИЛ Систем автоматики и телемеханики на ж.д. транспорте
  – НИЛ Автоматизиция технического обслуживания систем ж.д. автоматики
  – НИЛ Обучение и внедрение компьютерных ж.д. технологий
  – НИЛ Организация технической эксплуатации систем автоматики
  – НИЛ тем диагностики и удаленного мониторинга систем СЖАТ системы железнодорожной автоматики)

– НИИ Управления качеством на ж.д. транспорте

– Институт прикладной экономики и бухгалтерского учета

– Институт Строительных и инвестиционных проектов ПГУПС

– Научно-производственный центр «Охрана труда»

– Центр «Технические измерения, прочность и материаловедение»

– Центр «Прочность ПГУПС»

– Центр «Прочность-серт»

– Бюро пути

– Отраслевой центр психологических исследований

– НВЭЦ

– Международный центр научно-технического развития в странах Ближнего Востока

– Автоматика локомотивов
– Аналитическая лаборатория на базе учебной лаборатории ВВ и Г
– АСУ в путевом хозяйстве
– Динамика вагонов
– Железнодорожная радиосвязь
–Инженерно-геологическая лаборатория
– Испытательная лаборатория АНИТЦ «Сократ»
– Инженерно-геологические изыскания при проектировании транспортных объектов
– Кадастр объектов недвижимости
– Лаборатория силовых полупроводников
– Механическая лаборатория им. Н. А. Белелюбского
– Мостовая лаборатория
– Неразрушающий контроль и диагностика подъемных сооружений
– НИЛ по очистке природных и промышленных вод
– Основания и фундаменты им. В. Г. Березанцева
– Ремонт и формирование колесных пар
– Системы диагностики и удаленного мониторинга систем СЖАТ (системы ж.д. автоматики)
– Структурная механика композиционных материалов
– Технология грузовой работы
– Тяговое электроснабжение и электрификация
– Эксплуатация систем технологической связи
– Эко НИЛ
– Экономика транспорта
– Электронная вычислительная техника
– Экономика транспорта Электрическая тяга на временном токе им. А. Е. Алексеева
– Электрический подвижной состав

– Здания

– Новые технологии в монолитном домостроении

– Проектно-строительное бюро универсальное

– Разработка автоматизированных систем в области управления перевозным процессом на ж.д. транспорте

– САПР и геоинформационные системы

– Современные методы стабилизации земляного полотна

– Строительные материалы и технологии

Формирование ремонтных программна основе создания базы данных по эксплуатируемым транспортным зданиям

– Электродинамика сверхпроводниковых транспортных систем и силовых полупроводниковых приборов

– Электромагнитные поля и высоковольтная техника

– Проектирование организации строительство

– Динамика земляного полотна

– Обоснования инвестиций в железнодорожное строительство

– Комплексное проектирование и технико-экономическое обоснование проектов

Период с 2000 по 2008 г. характерен существенным ежегодным ростом объемов НИР:

Год	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Объем НИР, млн. руб.	53,3	120,5	186,8	284,1	468,5	482,7	533,0	796,1	872,4
Число договоров	263	283	326	373	363	364	382	506	423

В 2008 г. объем НИР превысил объем 1999 г. в сопоставимых ценах более чем в 30 раз (в денежном исчислении), при этом увеличилось число хозяйственных договоров. Кафедры стали в большем объеме выполнять работы для предприятий и организаций промышленности, строительства, связи. Значительное развитие получило сотрудничество Университета с организациями города. Сложились устойчивые научные связи с Петербургским метрополитеном, акционерными обществами «Электросила», «Ленгипротранс», «Водоканал», «Радиавионика», институтом «Гипротранссигналсвязь», с Комитетом по строительству Администрации Санкт-Петербурга и другими организациями.

Доля научно-исследовательских работ по железнодорожной тематике в этот период составляла 70–75% от общего объема работ. Наиболее крупными разработками за период с 1999 по 2008 г. стали: «Автоматизированная обучающая система для дистанций сигнализации и связи», внедренная на 154 дистанциях 14 железных дорог; «Автоматизированная система профессионального психологического отбора оперативного персонала (поездных диспетчеров, дежурных по станциям)», внедренная на всех железных дорога страны; «Асинхронный тяговый двигатель электропоезда ЭД-6»; «Комплексная система диспетчерского управления работой линии метрополитена», внедренная на Петербургском, Екатеринбургском, Нижегородском и Самарском метрополитенах; релейно-процессорная централизация стрелок и сигналов ЭЦ-МПК, внедренная на 50 станциях железных дорог России и Казахстана; система комплексного автоматизированного диспетчерского управления, внедренная на метрополитенах Петербурга, Екатеринбурга, Самары, Нижнего Новгорода и Минска; система диспетчерского контроля состояния и диагностирования устройств железнодорожной автоматики и телемеханики АПК-ДК, которая эксплуатируется на всех железных дорогах страны.



Пленарное заседание международной конференции
«Электрификация и ускорение научно-технического прогресса
на железнодорожном транспорте». 2003 г.



Международная конференция «Техносферная и экологическая безопасность
на транспорте». 2009 г. Выступает старший вице-президент
ОАО «РЖД» В. А. Гапанович

Распределение объемов НИР по заказчикам

Заказчики	Объем НИР, млн. руб.		
	2006	2007	2008
Департаменты ОАО «РЖД»	128,7	165,6	157,5
Филиалы ОАО «РЖД»	63,2	46,2	45,7
Октябрьская железная дорога	49,2	134,8	87,8
Другие железные дороги России	7,1	33,6	17,0
НИИ железнодорожного транспорта	5,9	3,6	6,8
Предприятия Санкт-Петербурга, в том числе Санкт-Петербургский метрополитен	188,1 25,7	216,4 64,2	406,8 223,2
Предприятия России и СНГ	94,9	174,9	104,8

Ежегодно на базе Университета проводились 15–18 научных конференций и семинаров, наиболее важные из них, ставшие традиционными: «Информационные технологии на железнодорожном транспорте», «Современные средства и технологии неразрушающего контроля на железнодорожном транспорте»; «Электрификация и ускорение научно-технического прогресса на железнодорожном транспорте», (проводится один раз в два года); «Подвижной состав XXI века», (проводится один раз в два года).

Большое число участников собирают следующие международные конференции: «Проблемы прочности материалов и сооружений на транспорте», «Ультразвуковая дефектоскопия металлоконструкций», «Техносферная и экологическая безопасность на транспорте» и «Трибология и надежность».

В 2000 г. была возобновлена работа координационного центра научно-исследовательской работы студентов. Ежегодно увеличивается количество студентов, принимающих участие в научной работе, в том числе и в хоздоговорной. С помощью грантов, предоставляемых внутри Университета, оказывается финансовая поддержка научным студенческим коллективам.

Строительство, защита окружающей среды

Стабилизация социально-политической ситуации, подъем экономики страны, зарождающийся в начале первого десятилетия XXI века строительный бум вызвали усиление интереса к научным направлениям строительного профиля, которые, в основном, развивались на кафедрах факультета мостов и тон-

нелей, которым до 2004 г. руководил профессор Г. И. Богданов, а в настоящее время — д-р техн. наук, профессор В. В. Егоров, и на строительном, деканом которого до 2004 г. был д-р техн. наук, профессор В. Г. Иванов, а с 2004 г.– д-р техн. наук, профессор Л. С. Блажко.

В 2002 г. на кафедре изысканий и проектирования железных дорог профессор Е. С. Свинцов и доцент С. В. Шкурников во главе группы научных сотрудников приняли участие в разработке научно-проектных практических задач по модернизации системы железнодорожных путей, обслуживающих космодром «Байконур», в дальнейшем разрабатывала концепцию транспортного обеспечения нового космодрома «Восточный» и пускового комплекса «Байтерек» на Байконуре. В настоящее время группа превратилась в эффективно работающее научно-производственное объединение, выполняющее работы не только в России, но и за ее пределами.

Профессорско-преподавательский состав кафедры ведет занятия по 17 дисциплинам, среди которых традиционные: «Изыскания и проектирование железных дорог», «Комплексное проектирование усиления мощности железных дорог», «Изыскания и проектирование автомобильных дорог», а также новые: «Экологическая оценка проектных решений», «Компьютерные технологии в строительной отрасли», «Проблемы высокоскоростных магистралей (ВСМ) и др.

Благодаря усилиям профессорско-преподавательского состава и сотрудников кафедра продолжает и развивает лучшие традиции Института–Университета на современной научно-технической основе и эффективно использует свой исторически сложившийся творческой потенциал.

Кафедра изысканий и проектирования железных дорог, так же как и ряд других кафедр Университета: автоматики и телемеханики на железных дорогах; водоснабжения, водоотведения и гидравлики; железнодорожных станций и узлов; железнодорожного пути; зданий; мостов; радиотехники; тоннелей и метрополитенов; электроснабжения железных дорог; электрической связи и др. на протяжении многих десятилетий имеют тесные связи с проектно-изыскательским институтом «Ленгипротранс» — сегодня ОАО «Ленгипротранс». В разные годы здесь трудились крупные специалисты — выпускники ЛИИЖТ: Л. Н. Данильчик, Н. Б. Августова, Е. С. Баскин, А. А. Богданов, А. Ф. Васильев, Н. А. Верещагина, В. Н. Есеновский, Е. П. Зарубина, А. П. Козлов,





Сотрудники кафедры изысканий и проектирования железных дорог на космодроме «Байконур». 2006 г. Сарший преподаватель Д. В. Лиуконен (слева) и доцент С. В. Шкурников

С. И. Логинов, В. Ш. Рояк, Г. В. Румянцев, В. Г. Сачков, И. Ф. Сацыперов, В. Е. Спица, Ю. А. Теплицкий, Н. С. Титов, А. Я. Хралов. В настоящее время в институте работают выпускники Университета, являющиеся руководителями института, его отделов и подразделений, главными инженерами проектов: Я. С. Крафт, К. Н. Минин, В. А. Алексеев, В. А. Бархаев, Н. О. Герасимова, А. Г. Давыдов, С. М. Ксенофонтов, Г. И. Кунин, Г. В. Матвеев, Ю. И. Милюков, С. А. Остонен, С. А. Павлов, В. В. Романов, А. Н. Седов, Д. Б. Смирнов, О. Н. Смирнова, А. Е. Тимошин, А. П. Тихонов, Т. Т. Ус, В. А. Хралов, Н. Б. Яковлев. Из 1100 сотрудников «Ленгипротранс», работающих сегодня, около 950 — выпускники Института – Университета.

С 1987 г. по 2006 г. кафедру строительного производства возглавлял канд. техн. наук, профессор Ю. А. Верженский, совмещавший до 1992 г. руководство кафедрой с обязанностями проректора по вечернему и заочному обучению. На кафедре работали профессор В. И. Неснов, доценты В. А. Рогонский, А. И. Кистанов, А. В. Кабанов, Н. М. Панченко, Д. А. Басовский.

В 2006 г. была осуществлена реорганизация кафедр строительного производства и экономики и организации строительства. На их базе на строительном факультете была образована кафедра управления и технологии строительства, а на факультете экономики и социального управления — кафедра экономики и менеджмента в строительстве. Кафедру управления



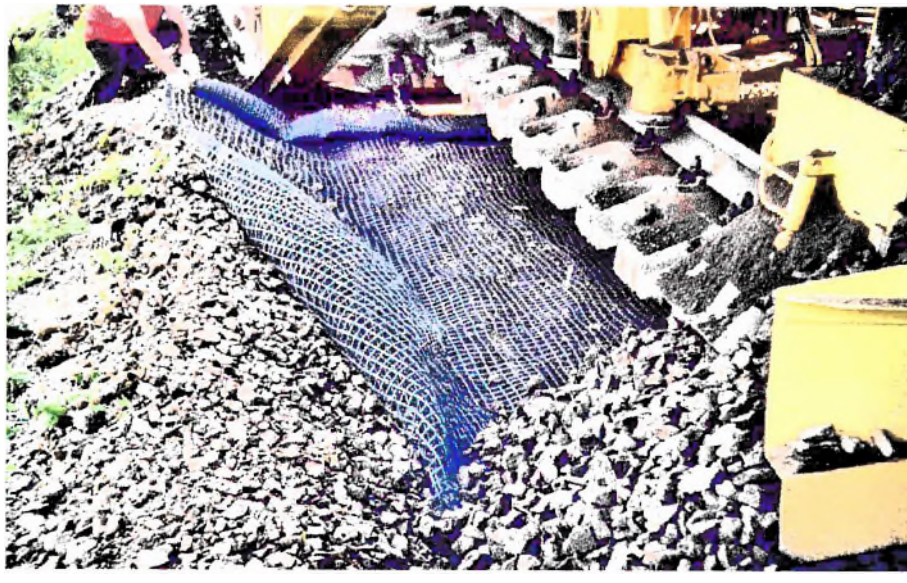
Л. Н. Данильчик



Я. С. Крафт



К. Н. Минин



Укладка георешетки для усиления земляного полотна.
Октябрьская железная дорога. 2007 г.

и технологии строительства возглавил д-р техн. наук, профессор И. В. Прокудин. На кафедре продолжились научные исследования в области организации железнодорожного строительства, а также работы, связанные с динамикой земляного плотна, улучшением его конструкции, усилением существующих сооружений при повышении скоростей движения поездов и нагрузок от подвижного состава, в том числе при организации скоростного движения.

В 2001 г. по инициативе кафедры гидравлики и гидрологии между ПГУПС и Институтом полярных и морских исследований им. Альфреда Вегенера (Германия) был заключен меморандум о проведении совместных гидрологических исследований береговой зоны моря Лаптевых, западного побережья дельты р. Лены и берегов островов Новосибирского архипелага. От Университета в исследованиях принимал участие д-р техн. наук, профессор Ф. Э. Арэ. Результаты этих работ были опубликованы более чем в 53 статьях в ведущих зарубежных научных журналах и вызвали большой интерес в кругах специалистов. В 2001 г. кафедра гидравлики и гидрологии была перебазирована в новое помещение в восьмом корпусе Университета. Здесь были введены в эксплуатацию виртуальные лаборатории гидравлики, гидромашин и гидроприводов.

С 1997 г. кафедру водоснабжения и водоотведения возглавляет д-р техн.наук, профессор В. Г. Иванов. На кафедре успешно развиваются несколько научных направлений, связанных с повышением надежности водопроводно-канализационных систем и сооружений, тонкослойному отстаиванию, фильтрации; обеззараживания природных и сточных вод ЭХА-растворами, применению ЭВМ в системах водоснабжения и водоотведения и нормированию в области экологических нормативов. Разработанный в лаборатории кафедры искусственный фильтрующий материал — активированный алюмосиликатный адсорбент (ААА) для очистки питьевой воды, нашел применение в доочистке дождевых и производственных сточных вод.

Кафедрой разработаны и введены в практику методические рекомендации по проведению дезинфекции аэрозолем анолита пассажирских вагонов и помещений железнодорожных вокзалов на Октябрьской железной дороге, трубопроводов и емкостных сооружений на водопроводных сетях и сооружениях ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга». Так, на Южной водопроводной станции города введена в эксплуатацию система аэрозольной дезинфекции резервуара чистой воды емкостью 26 тыс. куб. м.

Учеными кафедры совместно со специалистами института Ленгипроинжпроект выполнены работы по модернизации существующих очистных сооружений Санкт-Петербурга и пригородов.

Совместно с ГУП «Водоканал» Санкт-Петербурга кафедра на протяжении ряда лет осуществляла программу подготовки специалистов по схеме «лицей–вуз–предприятие». Современная высококачественная подготовка молодых специалистов потребовала существенного обновления и модернизации учебной базы. При активном участии сотрудников кафедры и с помощью ГУП «Водоканал» была оснащена специализированная аудитория, создан компьютерный класс, введены в действие новые лабораторные работы, обновлено насосное оборудование.



Установка по аэрозольному обеззараживанию помещений и сооружений. 2008 г.

В 2003 г. исходя из требований оптимизации учебного процесса и ра-



Радиальные отстойники очистных сооружений.
Санкт-Петербург. 2008 г.



Занятия студенческого научного кружка кафедры водоснабжения, водоотведения и гидравлики проводит профессор В. Г. Иванов. 2005 г.

ционального использования научно-педагогических кадров были объединены кафедры водоснабжения и водоотведения и гидравлики и гидрологии. Новая кафедра, которую возглавил профессор В. Г. Иванов, получила название кафедра водоснабжения, водоотведения и гидравлики. Одним из основных научных направлений кафедры является совместное с кафедрой железнодорожного пути исследование в области повышения эффективности применения геотекстилей в конструкции железнодорожного пути в качестве разделительного слоя. Задача этих исследований — оценка фильтрационных свойств геоматериалов и их применения в процессе эксплуатации пути.

Одним из ведущих учебно-научных подразделений строительного профиля является кафедра железнодорожного пути, которую с 2000 г. возглавляет д-р техн. наук Л. С. Блажко. Основные научные направления кафедры: разработка конструкций пути и технологий его обслуживания в сложных условиях эксплуатации, в том числе при высоких и сверхвысоких осевых нагрузках; создание конструкций и методов расчетов земляного полотна, армированного геоматериалами; усовершенствование конструкции стрелочных переводов для обеспечения их надежной работы, разработка автоматизированных систем управления путевым хозяйством железных дорог.

При кафедре работает бюро пути, которое более 30 лет бессменно возглавлял д-р техн. наук, профессор М. П. Смирнов. Сегодня бюро пути находится в непосредственном подчинении заведующего кафедрой. Отраслевую научно-исследовательскую лабораторию (ОНИЛ) стрелочного хозяйства, которой на протяжении многих лет руководил канд. техн. наук, старший научный сотрудник В. И. Абросимов, сегодня возглавляет канд. техн. наук, доцент В. Б. Захаров.

Выполняются важные работы по совершенствованию конструкций пути, в том числе стрелочных переводов для скоростного и высокоскоростного движения. С 1999 г. лаборатория участвует в проведении динамических и эксплуатационных испытаний внешних замыкателей гарнитур электроприводов стрелок и крестовин скоростных стрелочных переводов типа Р65 марки 1/11, а с 2003 г. — типа Р65 марки 1/18.

В 2000-х годах сотрудниками лаборатории стрелочного хозяйства были разработаны, запущены в серию и востребованы в дистанциях пути и ПЦД (диагностических центрах дорог) высокоточные измерительные приборы, необходимые для монито-

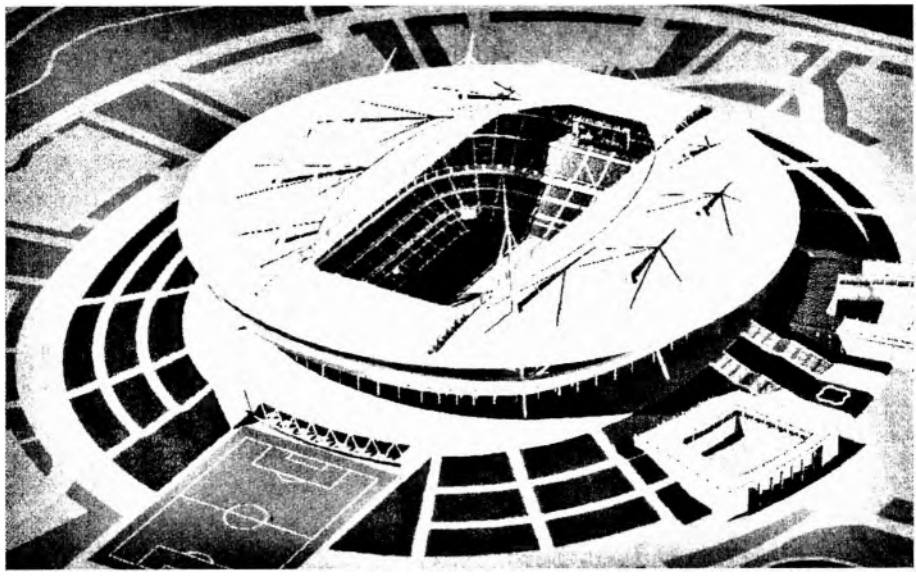


Скоростные испытания стрелочного перевода проекта 2956 на линии Санкт-Петербург – Москва. 2009 г.

ринга состояния стрелочных переводов; разработана конструкция маслонаполненных втулок для шарнирных узлов переводных устройств стрелочных переводов, внедрение которых уже обеспечило дополнительный ресурс надежной работы стрелочных переводов на сортировочных горках. В настоящее время ОНИЛ стрелочного хозяйства занимается изучением отказов при эксплуатации стрелочных переводов, электроприводов и замыкателей, эксплуатируемых на участках скоростного и высокоскоростного (в перспективе) движения поездов и разработкой мер по повышению надежности конструкций.

Научные разработки кафедры этого периода были выполнены в основном по заказу Департамента пути ОАО «РЖД» и Октябрьской железной дороги. В то же время кафедра активно занималась научно-техническим содействием сирийским железным дорогам. В Сирии были проведены эксперименты по оценке влияния рельсовых стыков на напряженно-деформированное состояние элементов конструкции пути, позволившие выявить резервы повышения скорости движения и определить перспективные конструкции пути.

В 1996 г. по решению ученого совета Университета при кафедре промышленного и городского транспорта, которую возглавляет д-р техн. наук, профессор Е. П. Дудкин, был создан Учебный



Система передвижного футбольного поля нового стадиона в Санкт-Петербурге. Конкурсное предложение кафедры промышленного и городского транспорта. 2008 г.

и научно-исследовательский центр «Институт промышленного и городского транспорта». Это позволило интенсифицировать работу по совершенствованию конструкции пути промышленного и городского рельсового транспорта, повысить ресурс работы его основных элементов, унифицировать стрелочные переводы; а также способствовало внедрению новых видов городского транспорта; разработке концепции развития крупного транспортно-транзитного узла Санкт-Петербурга.

С конца 90-х годов в стране начали увеличиваться объемы транспортного строительства: осуществлялась реконструкция главного хода Октябрьской железной дороги (линии Санкт-Петербург–Москва) под скоростное движение, сооружалось множество автодорожных объектов в Москве, в частности так называемое «Третье кольцо», велось проектирование скоростной автомагистрали Москва–Санкт-Петербург. Мощное ускорение получило строительство кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга и проектирование важной городской автострады — Западного скоростного автомобильного диаметра. В различных регионах страны началось или возобновилось после многолетнего перерыва строительство крупных мостовых переходов. В решение многих инженерных и научных про-

блем мостостроения активно включились сотрудники кафедры мостов, которой с 2002 г. руководит д-р техн. наук, профессор В. Н. Смирнов.

Для Санкт-Петербурга одним из наиболее актуальных направлений были исследования, связанные с улучшением конструкции разводных мостов. Комплексные работы в этой области в конце 90-х годов осуществлялись на кафедре мостов под руководством профессора Г. И. Богданова. Сотрудники кафедры участвовали в разработке проектов капитального ремонта больших разводных мостов через р. Неву. При ремонте моста Александра Невского были созданы и налажены уникальные механизмы подклинки противовеса, развивающие усилия до 350 т. Они позволяют устранить колебания противовеса и ликвидировать вероятность повторения аварийной ситуации, имевшей место на этом мосту ранее. Аналогичные механизмы подклинки были разработаны и установлены на разводном пролете Троицкого моста. При строительстве мостов в парковом комплексе Константиновского дворца в Стрельне кафедра приняла участие в разработке проектов трех разводных мостов. Уникальность их конструкции заключается в отсутствии противовесов и использовании новых принципов построения гидроприводов механизмов разводки. Последней работой кафедры мостов в области разводных мостов явилась конструкция механизмов Благовещенского моста через р. Неву, открытого для движения транспорта после реконструкции в 2007 г.

Разработка и осуществление проектов строительства многих новых мостов в Санкт-Петербурга, таких, как вантовый Большой Обуховский, Лазаревский, путепровода на проспекте Александровской фермы, сложных транспортных развязок на Кольцевой автомобильной дороге и строящемся Западном скоростном диаметре связаны с деятельностью выпускников Института–Университета крупных мостостроителей А. А. Журбина, А. Г. Злотникова, Е. М. Иголинского, И.Е. Колюшева, Ю. П. Липкина, М. В. Шилова и др.

В 2004 г. при кафедре воссоздана мостовая лаборатория по обследованию и испытанию мостов, занимающаяся вопросами оценки состояния и определения грузоподъемности искусственных сооружений, которой руководит инженер путей сообщения Д. Е. Воробьев. Лаборатория работает в содружестве с НПЦ «Прочность» (руководитель К. В. Гуляев). Многие работы кафедра проводит совместно с НИИ мостов и дефектоскопии, который возглавляет доцент кафедры В. В. Кондратов.



Реконструкция Благовещенского моста. 2007 г.



Лазаревский мост. 2009 г.



Строительство первой очереди Обуховского вантового моста. 2004 г.





После торжественного открытия первой очереди Обуховского моста. 14 декабря 2004 г. Справа налево: Президент Российской Федерации В. В. Путин, министр транспорта Российской Федерации И. Е. Левитин, полномочный представитель Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе И. И. Клебанов, губернатор Ленинградской области В. П. Сердюков, генеральный директор ОАО «Мостотряд 19» Е. М. Иголинский.

Кафедра тоннелей и метрополитенов, которой с 2001 г. руководит д-р техн. наук, профессор А. П. Ледяев, является одним из ведущих научных центров в области проектирования и строительства подземных сооружений в стране. Работа коллектива кафедры отличается практической ориентацией, чему в немалой степени способствует творческое сотрудничество с ведущими проектными организациями. К ним относится проектный институт «Ленметрогипротранс», генеральный директор которого д-р техн. наук Н. И. Кулагин на протяжении многих лет работает профессором кафедры. Ведется практическое взаимодействие с одной из самых мощных организаций своего профиля — ОАО «Ленметрострой», возглавляемым выпускником ЛИИЖТ, В. Н. Александровым и ГУП «Петербургский метрополитен», которым руководит выпускник Института В. А. Гарюгин.

Значительное развитие получила научная деятельность кафедры оснований и фундаментов. В 2000 г. для руководства этим подразделением был приглашен известный специалист-геотехник, д-р техн. наук, профессор В. М. Улицкий — руководитель городской экспертно-консультативной комиссии по основаниям, фундаментам и подземным сооружениям при Правительстве Санкт-Петербурга. Для кафедры были предоставлены новые помещения в первом корпусе Университета, проведен ремонт, приобретена специализированная буровая техника, создан новый компьютерный класс, установлены новейшие приборы для исследований свойств грунтов. По заказу Комитета по строительству администрации Санкт-Петербурга, ОАО «РЖД», Петербургского метрополитена, НПО «Георекнструкция — Фундаментпроект», а также различных строительных компаний города и области были выполнены важные работы по геотехническому обоснованию строительства и реконструкции зданий и сооружений с использованием численных моделей. В числе уникальных объектов многие памятники архитектуры: Большой Меньшиковский дворец в Ораниенбауме, здание Мариинского театра, Смольный собор, здание Адмиралтейства. В 2003 г. профессор В. М. Улицкий был удостоен звания Лауреата Государственной премии РФ за создание государственного комплекса «Дворец конгрессов» на базе памятника истории, культуры и архитектуры XVIII века дворцово-паркового ансамбля «Стрельна» (Константиновский дворец) в Санкт-Петербурге.

Кафедрой на базе Университета были проведены крупные международные конференции по проблемам геотехники (2003,



Константиновский дворец в процессе реконструкции. Август 2002 г.



Константиновский дворец после реконструкции. 2004 г.



Президиум международной конференции по геотехнике «Развитие городов и геотехническое строительство». 16 июля 2008 г. Слева направо: председатель Технического комитета «Взаимодействие оснований и сооружений» (JSSMGE) В. М. Улицкий (Россия), президент Международного общества по механике грунтов и геотехники (JSSMGE) Педро С. Секо Пинто (Португалия), президент Федерации независимых геоинженерных обществ (FedJGS) В. Ван Импе (Бельгия), ученый секретарь Технического комитета «Взаимодействие оснований и сооружений» (JSSMGE) М. Б. Лисюк (Россия).

2005, 2008). В работе последней конференции «Развитие городов и геотехническое строительство», прошедшей в июне 2008 г. в ПГУПС, участвовали более 500 специалистов из 45 стран мира. В этой конференции приняли участие президенты двух ведущих в области геотехники международных обществ, были проведены заседания президиума этих обществ и ведущих рабочих комитетов. Подобное знаковое для международной геотехнической общественности мероприятие проводилось в России впервые.

В 1999 г. кафедру строительных материалов и технологий возглавила д-р техн. наук, профессор Т. М. Петрова. К традиционным для кафедры научным направлениям добавились новые, в частности использование в технологии бетона современных комплексных добавок-модификаторов: гиперпластификаторов, композиционных материалов с использованием попутных продуктов промышленности, дисперсноармированных бетонов. Ведутся исследования пенобетонов, изучение свойств шлакощелочных бетонов. Разработки кафедры внедряются в ОАО «РЖД», Всероссийском научно-исследовательском институте экспериментальной физики, в ОАО «Метрострой», на Челябинском и Чудовском заводах железобетонных шпал и др.



Спортивно-гимнастический комплекс на ул. Брянцева в Санкт-Петербурге: в процессе строительства (вверху) и в завершенном виде, с перекрытиями, разработанными учеными кафедры строительных конструкций Университета. 2001 г.

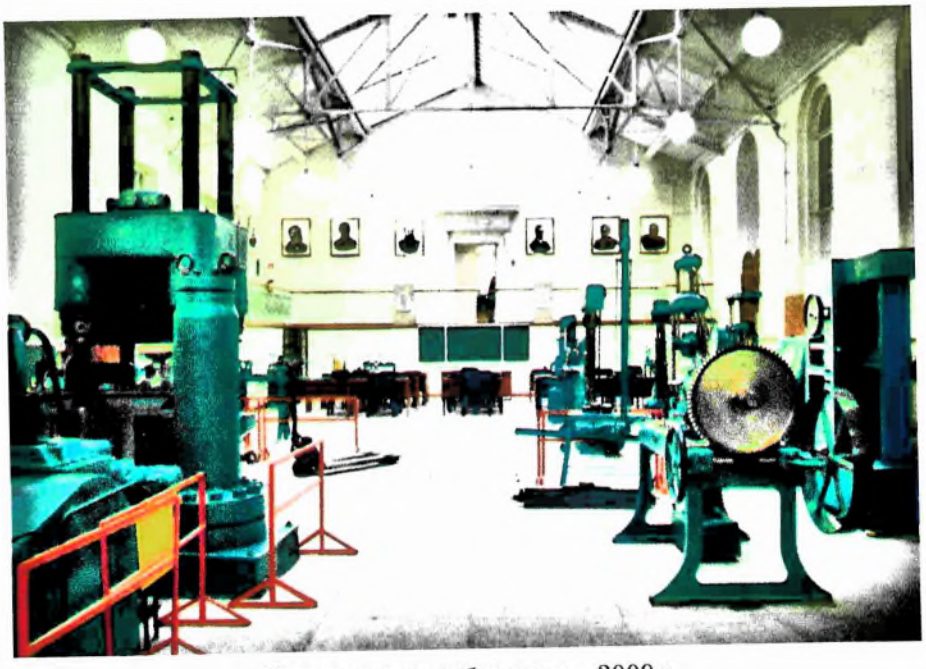
К приоритетным научным направлениям относятся нанотехнологии. В этой области работают ведущие ученые кафедры, профессора П. Г. Комохов, Т. М. Петрова и др. Они проводят теоретические и прикладные исследования различных по природе наноматериалов и изучают их влияние на свойства неорганических и органических композитов, оценивают их модифицирую-

щие и ориентирующие свойства, количественные и качественные характеристики.

С 1999/2000 учебного года кафедра строительных материалов и технологий начала прием студентов на обучение новой специальности «Стандартизация и сертификация (СтС)». Она стала первой на Северо-Западе и единственной в то время в вузах железнодорожного транспорта России кафедрой, выпускающей специалистов такого профиля. В рамках этого направления проводится успешная работа в области менеджмента качества и сертификации в строительстве и на транспорте. В 2003 г. прошла аккредитация созданного при кафедре испытательного центра «Прочность-Серт» на право проведения сертификационных испытаний строительных материалов и изделий. В 2006 г. аккредитация центра была подтверждена. Заведующая кафедрой профессор Т. М. Петрова в 2006 г. возглавила Управление по качеству Университета. Под ее руководством была проведена большая работа по разработке и сертификации системы менеджмента качества Университета. Трое из пяти сотрудников созданного Управления — выпускники специальности СтС.

В 2002 г. кафедру строительных конструкций возглавил д-р техн. наук, профессор В. В. Егоров. На кафедре было продолжено основное научное направление — разработка и внедрение в транспортное строительство новых типов легких комбинированных и предварительно напряженных металлических конструкций. Более сотни технических решений сотрудников кафедры защищены авторскими свидетельствами и патентами Российской Федерации на изобретение, значительная часть которых нашла практическое применение при строительстве и реконструкции зданий, сооружений транспорта, в том числе на Октябрьской железной дороге.

На кафедре ведется также разработка методов расчета надежности строительных конструкций на основе использования вероятностно-статистического анализа, а также исследование процессов износа, методов расчета долговечности существующих и вновь возводимых строительных конструкций транспортных сооружений. Эти работы ведутся в тесном взаимодействии с научно-исследовательскими институтами (ЦНИИС, ВНИИЖТ), проектными организациями: Трансэлектропроект, Моспромтранспроект, Гипротранс (Санкт-Петербург), Желдорпроект, (Санкт-Петербург), службами электрификации и электроснабжения Октябрьской, Свердловской, Северной, Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Западно-Сибирской и других дорог, Балтийской



Механическая лаборатория. 2009 г.

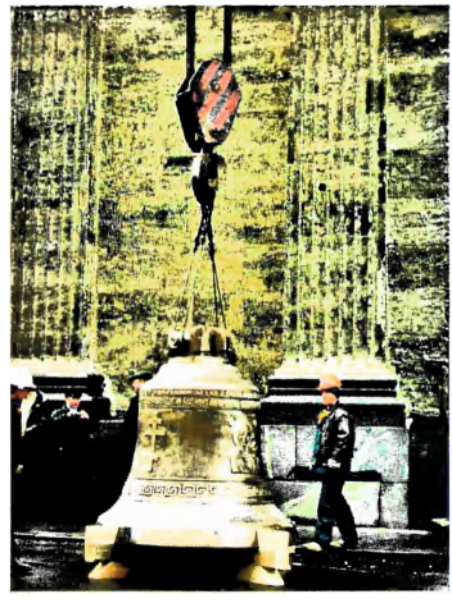


Профессор С. В. Елизаров в механической лаборатории
за проведением испытаний. 2009 г.

строительной компанией, Толмачевским заводом железобетонных конструкций.

При участии сотрудников кафедры по заданию Департамента электрификации и электроснабжения Федерального агентства железнодорожного транспорта разработан ряд нормативных документов по проектированию и эксплуатации конструкций контактной сети.

С 2004 г. кафедрой прочности материалов и конструкций заведует специалист в области динамики сооружений и расчета конструкций из композитных материалов д-р техн. наук, профессор С. В. Елизаров. В 2004 г. механическая лаборатория кафедры отметила свой 150-летний юбилей научной конференцией. Продолжались текущие испытания, в ходе которых был выполнен ряд уникальных исследований, к числу которых относятся конструкции Большой пальмовой оранжереи в Санкт-Петербурге, расчет поворотных кругов для локомотивов, усталостные испытания ступеней эскалаторов метрополитена.



Подготовка к подъему нового колокола, спроектированного под руководством профессора А. Н. Лялинова, на колокольню Собора иконы Казанской Божией Матери (Казанский собор) в Санкт-Петербурге. 2003 г.

Интересным и важным направлением работы кафедры, осуществляемым под руководством д-ра техн. наук, профессора А. Н. Лялинова, являются теоретические и практические работы в области создания новых церковных колоколов, в том числе больших размеров, отлитых на различных предприятиях России и водруженных на звонницах храмов. Ученые кафедры участвовали в качестве экспертов и авторов проектов реконструкции и аварийно-восстановительных работ на важных архитектурно-исторических памятниках. В частности, при комплексном ремонте фигуры ангела на шпиле Петропавловского собора Петропавловской крепости, скульптурной композиции и хрустальной сферы, украшающей купол Дома компании Зингер (Дома книги) на Невском проспекте в Санкт-Петербурге; шпилей и крестов





Профессор А. Н. Лялинов обследует крепление фигуры ангела на шпиле Петропавловского собора Петропавловской крепости. 2002 г.

многих общественных и культовых зданий в нашей стране и за рубежом.

Актуальные научные разработки, востребованные производством, ведутся на кафедре зданий, которой с 1997 г. заведует д-р техн. наук, профессор Т. А. Белаш. Речь идет о проблемах строительства зданий и сооружений в сложных инженерно-геологических и сейсмических условиях, включая проектирование зданий в районах вечной мерзлоты; о методиках проведения обследования технического состояния и экспертизы промышленной безопасности всех видов искусственных сооружений; об анализе безопасности и долговечности эксплуатируемых зданий; методике проведения испытаний теплофизических параметров строительных материалов для ограждающих конструкций; экспертизе проектно-сметной документации. Учеными кафедры подготовлены работы по истории железнодорожной архитектуры и по истории строительства выставочных зданий и комплексов в России

В 2003 г. кафедра инженерной химии и защиты окружающей среды была разделена на две: инженерной химии и естествознания и инженерной экологии. На кафедре инженерной химии и естествознания, возглавляемой д-ром техн. наук, профессором Л. Б. Сватовской, ведутся исследования в области получения но-

вых обжиговых и безобжиговых строительных материалов. Кафедра имеет научные связи с заводами, производящими кирпичные и бетонные изделия. В 2006 г. в г. Орле введена в эксплуатацию линия по производству пенобетона по резательной технологии, разработанной кафедрой.

В феврале 2009 г. в стране широко отмечалось 175-летие со дня рождения выдающегося ученого Д. И. Менделеева[1]. В Университете также прошли мероприятия, посвященные этому знаменательному событию. Кафедра инженерной химии, лабораторией которой в 1861–1864 гг. заведовал великий химик, стала головным подразделением вуза по организации юбилейной научной конференции, был выпущен сборник научных трудов «Периодический закон Д. И. Меделеева в современных трудах ученых транспортных вузов».

Обострение проблем экологии, в том числе и на транспорте, вызвало к жизни создание новых учебно-научных подразделений вуза и более острую направленность на решение экологических проблем существовавших кафедр.

Кафедра инженерной экологии, образованная в 2003 г. на механическом факультете, которую возглавил д-р техн. наук, профессор А. В. Панин, стала выпускающей для специальности «Инженерная защита окружающей среды». Как отмечалось раньше, с 1997 г. по 2003 г. студенты этой специальности выполняли дипломные проекты на нескольких кафедрах строительного факультета: инженерной химии и защиты окружающей среды, водоснабжения и водоотведения, изысканий и проектирования железных дорог, и на кафедрах механического факультета: охраны труда и промышленной безопасности, теплотехники и теплосиловых установок. С 2003 г. работа над дипломными проектами происходит на одной кафедре. С 2006 г. в составе кафедры работает научно-исследовательская экологическая лаборатория (НИЭЛ), имеющая государственную аккредитацию на выполнение комплекса аналитических работ по определению загрязняющих веществ в промышленных выбросах, в сточной воде, в почвах и грунтах.

В 2006 г. кафедра охраны труда и промышленной безопасности, которую на протяжении 14 лет возглавлял профессор

---

[1] Над входом в химическую лабораторию в 20-е годы (точная дата пока не найдена) была установлена мемориальная доска в честь великого химика. Написание на ней слова: «заведывал» сегодня можно принять за ошибку, но это отражение процесса непрерывной реформы русского языка.



Мемориальная доска над входом в химическую лабораторию. 2008 г.



Конторка и кресло Д. И. Менделеева. ПГУПС. 2008 г.



Химическая аудитория. 2008 г.



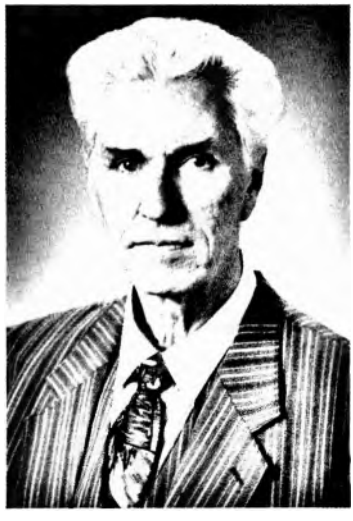
Занятия в лаборатории кафедры техносферной и экологической безопасности проводит доцент Ю. Н. Канонин. 2007 г.



Первый выпуск дипломированных инженеров по специальности «Безопасность технологических процессов и производств». 2007 г. На фото: в центре — декан механического факультета профессор А. Ф. Богданов, правее — заведующая кафедрой техносферной и экологической безопасности, профессор Т. С. Титова

Г. К. Зальцаман, была преобразована в кафедру техносферной и экологической безопасности. В том же году заведующей кафедрой избрана д-р техн. наук, профессор Т. С. Титова. В 2007 г. кафедрой осуществлен первый выпуск дипломированных инженеров по специальности «Безопасность технологических процессов и производств». Совместно с Октябрьской железной дорогой и другими организациями кафедрой проводятся научные исследования на базе отраслевой лаборатории, научно-производственного центра безопасности и охраны труда, экспертно-информационного Центра средств коллективной и индивидуальной защиты работающих на железнодорожном транспорте. В целях оптимизации учебной и научной деятельности в области инженерной экологии, техносферной безопасности и охраны труда в 2009 г. кафедра инженерной экологии была включена в состав кафедры техносферной и экологической безопасности. Заведовать объединенной кафедрой продолжила профессор Т. С. Титова. При кафедре создан научный центр «Экологичесая безопасность и охрана труда». В настоящее время кафедра выпускает инженеров по двум специальностям: «Безопасность технологических процессов и производств» и «Инженерная защита окружающей среды».

Развитие подвижного состава, решение проблем механики транспортных систем, теплотехника



А. Ф. Богданов

С 1999 г. механический факультет возглавлял профессор А. Ф. Богданов. В 2008 г. его сменил канд. техн. наук, доцент В. А. Попов.

Ученые кафедры вагонов и вагонного хозяйства под руководством д-ра техн. наук профессора Ю. П. Бороненко приняли активное участие в разработке отраслевой «Комплексной программы реорганизации и развития отечественного локомотиво- и вагоностроения и эксплуатации до 2010 года», которая составной частью вошла в принятую Правительством Российской Федерации программу «Модернизация транспортной системы России». Коллектив кафедры вместе с другими профильными организациями отрасли — ВНИИЖТ, ГосНИИВ, конструкторским бюро, вагоностроительными и вагоноремонтными заводами включился в ее реализацию. На кафедре выполнено теоретическое обоснование необходимости создания вагонов нового поколе-



Цистерна для бензина с увеличенным котлом, разработанная с участием ученых кафедры вагонов и вагонного хозяйства ПГУПС, изготовлена ОАО «Рузхиммаш». 2008 г.

ния. Научно-внедренческий центр «Вагоны» кафедры разработал конструкции новых пассажирских и грузовых вагонов. При этом увеличение грузоподъемности достигнуто за счет использования новых материалов и технологий.

Выполненные аналитические расчеты и численное моделирование показали возможность создания тележек с самоцентрирующимися колесными парами на базе конструктивной схемы с нежесткой рамой, обеспечивающей снижение воздействия вагонов на путь.

Кафедра вагонов и вагонного хозяйства установила тесные творческие связи с рядом международных и национальных организаций и учебных заведений США, Англии, Германии, Китая, Австралии.

С 1975 по 2001 г. кафедрой локомотивов и локомотивного хозяйства руководил специалист в области автоматики и передачи мощности локомотивов, регулирования и надежности энергоустановок тепловозов д-р техн. наук, профессор В. В. Стрекопытов. С 2001 по 2006 г. кафедру возглавлял специалист в области электрооборудования и систем автоматического регулирования локомотивов д-р техн. наук, профессор А. В. Грищенко. В 2006 г. заведующим кафедрой был избран д-р техн. наук, профессор В. А. Кручек, специалист в области автоматики и передачи мощности локомотивов и локомотивных энергетических установок. Основные научные направления кафедры связаны с совершенствованием конструкции и динамики локомотивов, автоматизацией их управления, с разработ-



Студенты Университета — члены круглогодичного студенческого отряда помощников машинистов тепловозов на занятиях в лаборатории кафедры локомотивов и локомотивного хозяйства. 2008 г.

кой систем регулирования дизель-генераторных установок. Ведется совершенствование системы технического обслуживания и ремонта тепловозов с использованием системы удаленного контроля параметров энергетической установки, что дает возможность сократить на 5–8% эксплуатационные расходы локомотивного хозяйства. Разработаны устройства внешнего прогрева тепловозного дизеля в холодное время года. Опытная эксплуатация модернизированных тепловозов дала возможность сократить расход топлива на прогрев тепловозов до 680 кг в сутки на один тепловоз, уменьшить нагарообразование дизеля и повысить срок службы тепловозных дизелей на 30%. Созданы фильтры очистки воздуха тяговых электрических машин тепловозов ТЭП70. Их внедрение повысило надежность и срок службы тяговых электродвигателей тепловозов на 40%, а также исключило вероятность возникновения пожаров из-за возгорания фильтров.

По заказу Научно-исследовательского института тепловозов и путевых машин совершенствуются микропроцессорные системы автоматического регулирования на тепловозах. За счет оптимизации алгоритмов управления энергетической установки тепловозов



Работа балластоочистительной машины на перегоне. 2008 г.

2ТЭ116, 2М62 и ТЭ10У достигнуто сокращение расхода топлива модернизированными тепловозами до 5%, повышение силы тяги тепловозов на 8–10% и повышение надежности работы тепловозов в 1,5–1,8 раза.

На кафедре подъёмно-транспортных, путевых и строительных машин, которой с 1988 г. руководил профессор В. Л. Уралов, определились следующие основные научные направления: создание новых и модернизация существующих машин и механизмов; разработка и внедрение новых рабочих органов для уплотнения, стабилизации и выправки железнодорожного пути, контроля состояния рельсовой колеи, эксплуатации, технического обслуживания и ремонта машин и оборудования и ряд других.

За этот период профессорами и преподавателями кафедры А. В. Каракулевым, В. Л. Ураловым, М. В. Поповичем, Ю. И. Новосельским, А. П. Поповым, В. И. Цепенком опубликовано восемь учебников для железнодорожных вузов и монографий. В 2008 г. заведующим кафедрой избран д-р техн. наук А. М. Соколов.

Одной из базовых в области подготовки инженеров-механиков является кафедра теории механизмов и робототехнических систем, которой с апреля 2006 г. руководит д-р техн. наук, профессор К. Н. Войнов — специалист в области триботехники. Было проведено существенное обновление учебно-научной лабораторной базы кафедры: установлены новые стенды для испытания пар трения, смазочных материалов, твердых смазочных покрытий, прибор по определению коэффициента трения покоя, приобретены новые компьютерные программы для оценки износостойкости пар трения. Профессор К. Н. Войнов ведет работу над проектом мини-технопарка по трибологии и триботехнике в университетском центре на ст. Предпортовой. Профессор кафедры Р. Д. Сухих, создавший уникальную коллекцию наглядных пособий по дисциплинам кафедры, является членом редакционного совета научно-методического журнала «Теория механизмов и машин», а профессор К. Н. Войнов — техническим редактором журнала «Гидравлика и пневматика».

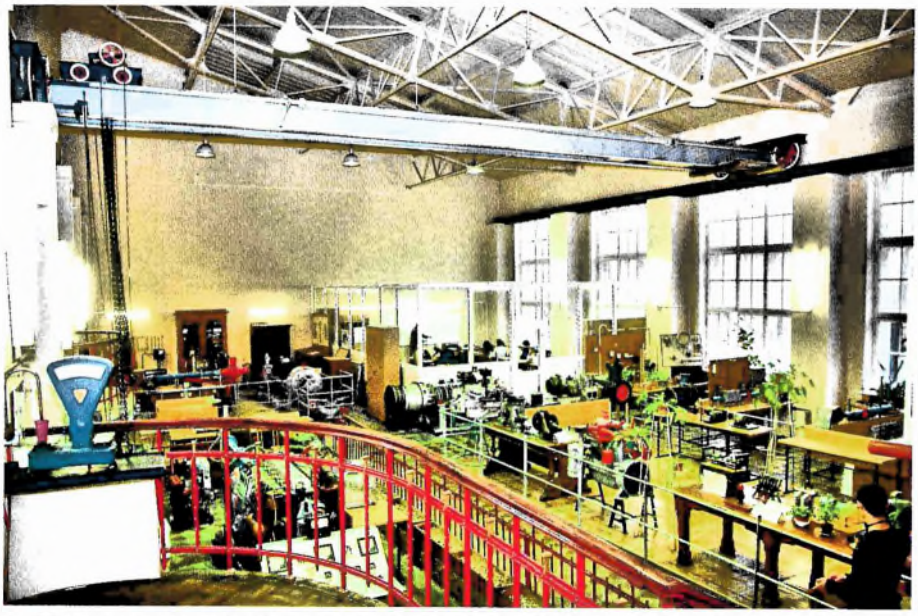
В 2004 г. кафедру технологии металлов возглавил д-р техн. наук, профессор С. В. Урушев. На кафедре ведутся работы по анализу и синтезу способов восстановления профиля поверхности катания колес железнодорожного подвижного состава, разрабатываются методики совершенствования процесса наплавки деталей подвижного состава, ведутся исследования влияния режимов механической обработки на усталостную прочность колес скоростного подвижного состава и другие исследования. На кафедре актив-

но работает научно-исследовательская лаборатория по ремонту и формированию колесных пар и аккредитованный в Системе сертификации на федеральном железнодорожном транспорте Испытательный центр металлопродукции «Технические измерения, прочность и материаловедение».

В сентябре 2005 г. на механическом факультете Университета была открыта новая кафедра автоматизированного проектирования. Необходимость ее создания диктовалась все возрастающей ролью информационных технологий в работе по проектированию, изготовлению и эксплуатации технических систем, в том числе и на транспорте. С 2005 по 2009 г. кафедру возглавлял канд. техн. наук, доцент В. П. Быков. В 2009 г. заведующим кафедрой избран канд. техн. наук, доцент Я. С. Ватулин.

Еще в 80-х годах по инициативе В. П. Быкова и при поддержке ректора Института Е. Я. Красковского был создан кабинет автоматизированного проектирования. На кафедре работало студенческое конструкторское бюро, занимавшееся разработкой программ для автоматизированного проектирования по заказу ряда сторонних организаций, в частности проектировавших землеройные машины. Кабинет автоматизированного проектирования в 2006 г. был преобразован в лабораторию «Методическое обеспечение САПР». Здесь ведутся исследования методологии проектирования в условиях применения CALS/ИПИ-технологий, ставшие основным научным направлением кафедры автоматизированного проектирования.

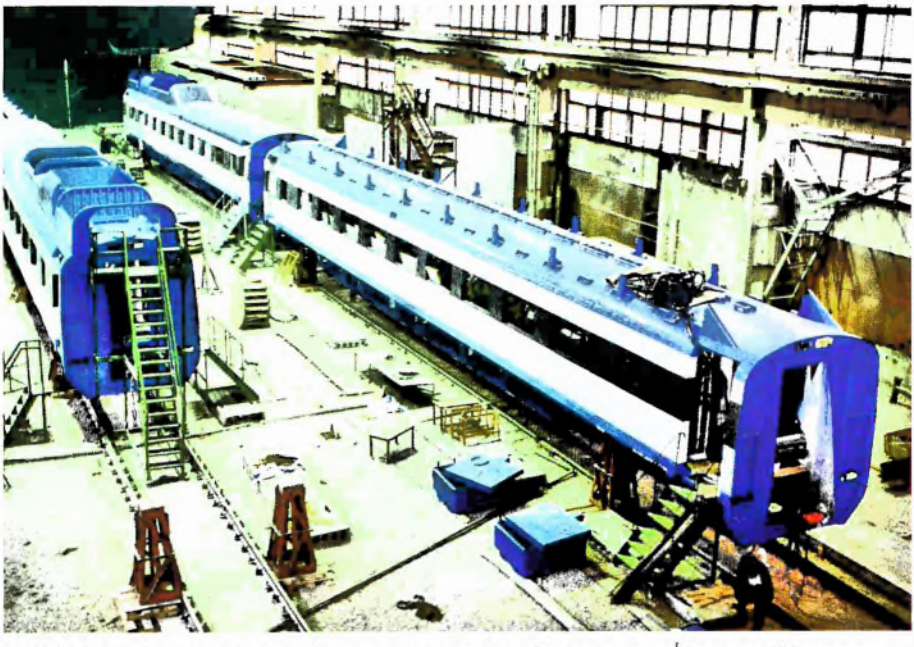
С 2004 по 2007 г. кафедрой теплотехники и теплосиловых установок руководил д-р техн. наук, доцент А. Б. Буянов, специалист в области транспортной и промышленной теплоэнергетики. Основные научные направления кафедры связаны с созданием охлаждающих устройств для полупроводникового преобразователя вспомогательного электропривода электровоза ЭП200; разработкой силовых полупроводниковых блоков транспортного преобразователя с транзисторами типа IGBT; конструированием мини-ТЭЦ на базе паротурбинных и дизельных электростанций для предприятий железнодорожного транспорта. В 2007 г. доцент А. Б. Буянов безвременно ушел из жизни в расцвете творческих сил. С 2007 по 2008 г. обязанности заведующего кафедрой исполнял канд. техн. наук, доцент В. И. Крылов, а в 2008 г. заведующим кафедрой избран канд. техн. наук, доцент Д. В. Никольский, научные разработки которого связаны с проблемами охлаждения транспортных энергоустановок. В последние годы Д. В. Никольским выполнены исследования по истории науки и техники: про-



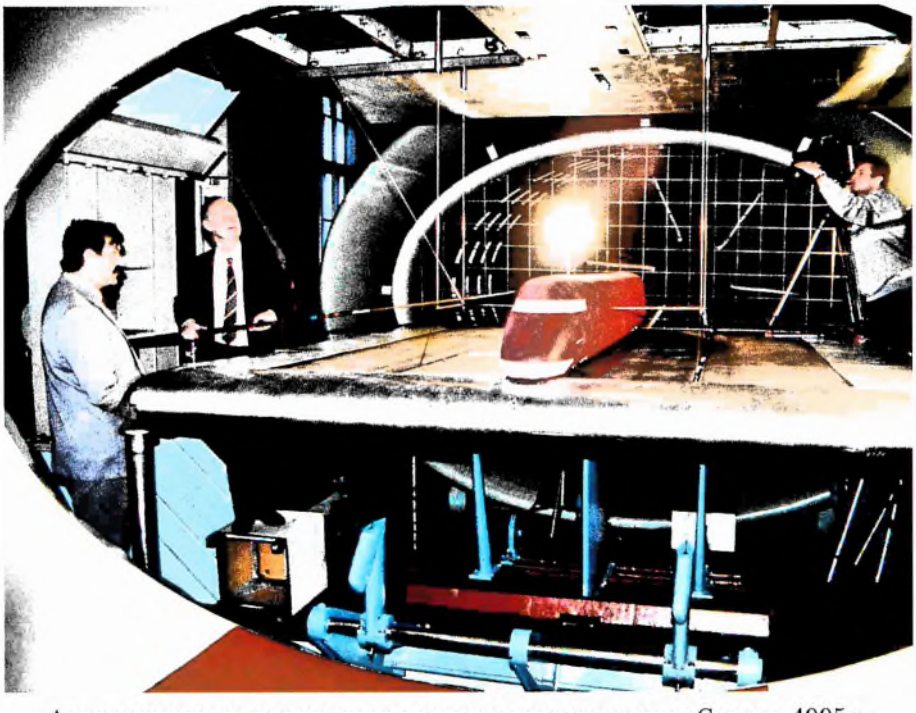
Лаборатория кафедры теплотехники и теплосиловых установок. 2009 г.



Паротурбинный цех крупной ТЭЦ. 2008 г.



Сборка электропоезда «Сокол» на заводе «Трансмаш» в городе Тихвине Ленинградской области. 1998 г.



Аэродинамические испытания модели электропоезда «Сокол». 1995 г.



Испытания электропоезда «Сокол» на линии
Санкт-Петербург — Москва. Весна 2002 г.

ведена большая работа по изучению жизни и творчества первого ректора Института — Университета Августина Бетанкура.

Группа профессоров, преподавателей, ученых вуза, в том числе Ю. П. Бороненко, А. Т. Бурков, И. П. Киселёв И. М. Кокурин, А. Е. Красковский, А. С. Мазнёв, А. В. Плакс, В. С. Трофимов, в 90-х годах XX века — начале первого десятилетия XXI века была вовлечена в работу по созданию первого российского высокоскоростного электропоезда «Сокол» в рамках реализации проекта первой российской ВСМ Санкт-Петербург–Москва. Руководителем работ от заказчика поезда РАО «Высокоскоростные магистрали» выступал первый заместитель генерального директора, выпускник ЛИИЖТ, канд. техн. наук, В. М. Саввов, генеральным проектировщиком — Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин» (Санкт-Петербург), возглавляемое академиком РАН И. Д. Спасским. Шестивагонный опытный поезд был изготовлен в 1998–2000 гг. в кооперации с несколькими десятками предприятий страны. Сборка поезда осуществлялась на заводе «Трансмаш» в г. Тихвине Ленинградской области.

В 2000–2001 гг. с участием сотрудников ПГУПС проводились испытания поезда на опытном кольце ВНИИЖТ на станции

Щербинка и на линии Санкт-Петербург–Москва Октябрьской железной дороги. 29 июня 2001 г. на участке Спирово–Дорошиха была достигнута скорость 236 км/ч. Всего в ходе приемочных и эксплуатационных испытаний опытного поезда «Сокол» был осуществлен пробег более 50 тыс. км.

Межведомственная комиссия, а затем президиум научно-технического совета МПС России признали, что «электропоезд «Сокол» по большинству показателей и характеристик соответствует требованиям технического задания»[1]. К такому же выводу пришла комиссия РАН под председательством академика К. В. Фролова, образованная по поручению Президента Российской Федерации В. В. Путина. Вместе с тем был отмечен ряд недостатков, которые было необходимо устранить. Выводы межведомственной комиссии утверждены на расширенном заседании президиума научно-технического совета Министерства путей сообщения Российской Федерации[2].

Однако МПС России по причинам иным, нежели технические или экономические, прекратило реализацию проекта поезда «Сокол» и тем самым фактически закрыло его[3]. В связи с этим, вызывают, мягко говоря, удивление, слова бывшего министра путей

---

[1] Акт межведомственной комиссии по оценке результатов испытания опытного высокоскоростного электропоезда «Сокол». 1–12 июля 2001. — СПб., 2001. Л. 7 [НТБ ПГУПС].

[2] Протокол № 51 расширенного заседания президиума научно-технического совета Министерства путей сообщения Российской Федерации от 25 июля 2001 г. Л. 3 /НТБ ПГУПС; Заключение Комиссии Российской академии наук по опытному электропоезду «Сокол» от 17.07.2003, № 1-10001-2110/203. Л. 2 [НТБ ПГУПС].

[3] Исторический анализ опыта создания железнодорожного высокоскоростного подвижного состава во всех странах свидетельствует, что от момента принятия решения о постройке нового высокоскоростного поезда до серийного образца, допущенного к коммерческой перевозке пассажиров, проходит около 10–15 лет. При этом обязательно создаются два-три опытных поезда, которые испытываются на протяжении нескольких лет. На основании результатов испытаний вносятся коррективы в рабочую документацию для изготовления серийных поездов. Так было начиная с двух первых опытных японских поездов, имевших индексы «А» и «В», ставших прототипами для первого японского поезда серии «0» (ноль) в 1964 г. Так обстоит дело и в последние годы в процессе создания новейшего французского поезда AGV. Ни в какой стране опытные поезда не использовались для регулярной коммерческой перевозки пассажиров, а это было одной из претензий МПС России к опытному поезду «Сокол». Прекращение испытания опытного поезда «Сокол» и отказ МПС России от постройки предсерийного образца, нарушили последовательность создания высокоскоростных поездов, принятую во всех передовых в техническом отношении странах. Это «нетерпение» МПС, а возможно, и политический просчет должностных лиц, несомненно, дорого обошлись стране.

сообщения России, а затем и Президента ОАО «РЖД» Г. М. Фадеева: «Печальный опыт — попытки РАО “ВСМ” по созданию высокоскоростного поезда “Сокол” — был для нас уроком, но не препятствием для дальнейшего поиска»[1]. Документы, которыми располагают авторы, а также свидетельства непосредственных участников проекта определенно указывают на личную причастность министра путей сообщения России Г. М. Фадеева к принятию решения, в результате которого опыт стал «печальным». Безусловно, это имеет негативные последствия, далеко выходящие за рамки конкретного транспортного проекта. За годы создания «Сокола» сформировался уникальный коллектив конструкторов, технологов, программистов, создавших машину, способную двигаться со скоростью более 230 км/ч.Была создана также широкая кооперация сотен предприятий и организаций, поставлявших комплектующие изделия, узлы, агрегаты и материалы. Все это оказалось утраченным. По всей видимости, Россия на многие годы лишилась собственного производства передового высокоскоростного подвижного состава, привязав себя на десятилетия к зарубежным поставкам не только подобных изделий, но и базы и технологий их обслуживания. С 2002 г. опытный электропоезд «Сокол» находится на заводе-изготовителе в городе Тихвине (Ленинградская область)[2].

Электрифицированный железнодорожный транспорт

С 1994 по 2001 г. деканом электромеханического факультета был д-р техн. наук, профессор А. С. Мазнев, в 2002 г. на этом посту его сменил д-р техн. наук, профессор К. К. Ким, который руководил факультетом до 2004 г., после чего деканом был избран канд. техн. наук, профессор С. А. Гулин.

В начале XXI века кафедру электрических машин возглавляли воспитанники электромеханического факультета специалисты-производственники с большим практическим опытом: канд. техн.

---

[1] *Фадеев Г. М.* Судьба моя — железная дорога. — М.: АСТ-ПРЕСС, 2007. — С. 259.

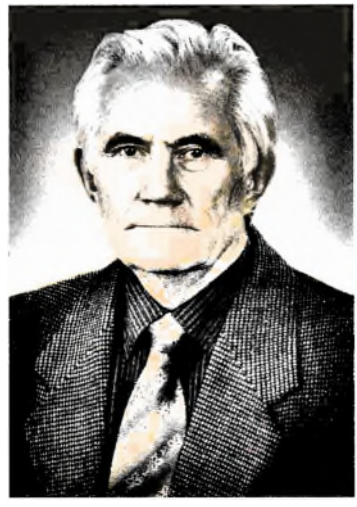
[2] В начале 2009 г. ОАО «РЖД», являющееся владельцем поезда «Сокол», приняло решение о передаче ПГУПС и МИИТ по одной секции поезда из трех вагонов для учебных целей. На базе этих секций планируют организовать стационарные лаборатории и учебные стенды.

наук, доцент М. В. Матвеев (2002–2004) и канд. техн. наук, доцент А. А. Смирнов (2004–2006), который в то же время был генеральным директором структурного подразделения РАО ЕЭС «Межрегиональные электрические сети Северо-Запада». Под его непосредственным руководством был выполнен ремонт и закуплено новое учебное оборудование в лабораторию техники высоких напряжений и лабораторию электромонтажной практики. Научные работы кафедры электрических машин последних лет, выполнявшиеся под руководством профессора А. А. Смирнова, связаны с разработкой вентильного электропривода насосов большой мощности для перекачки газа в газопроводах, совершенствованием работы современного электрооборудования в электроэнергетических системах железнодорожного транспорта.

В 2004 г. заведующего кафедрой электротехники профессора А. И. Хожаинова сменил его ученик д-р техн. наук В. В. Никитин. В 2006 г. он возглавил новое подразделение — кафедру электромеханических комплексов и систем, которая с учетом перспектив дальнейшего развития электромеханики и совершенствования процесса обучения была создана на базе объединения кафедр электротехники и электрических машин.



Студенты электромеханического факультета А. А. Громов, Ан. А. Громов и А. В. Корнух под руководством профессора К. К. Кима создали установку для исследования электрического разряда в жидкостях. 2007 г.

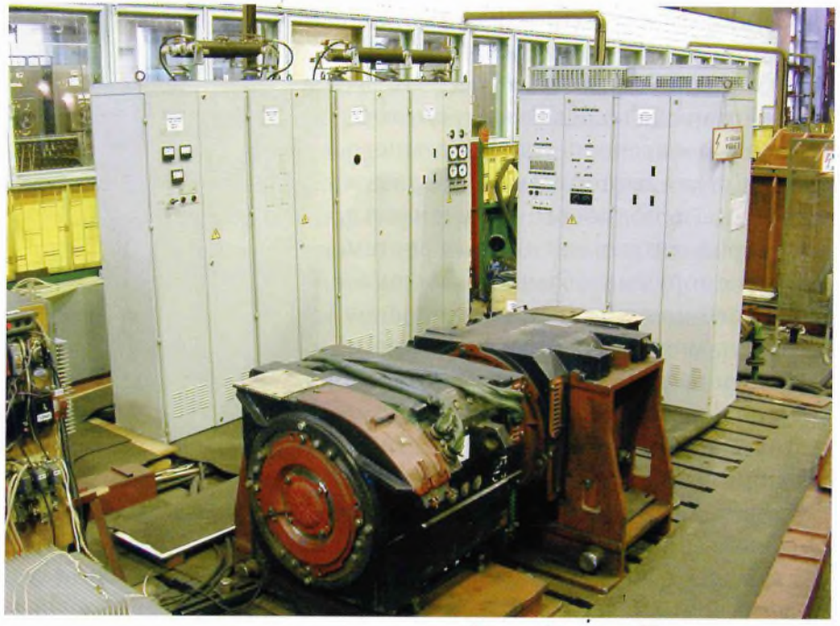


А. С. Мазнёв

В рамках нового подразделения объединились и научные направления этих кафедр — работы в области тягового привода на базе электромоторколеса; высокоскоростного наземного транспорта с линейным приводом и магнитным подвесом; применения сверхпроводящих магнитных систем на транспортных объектах; математического моделирования процессов в электромеханических и электроэнергетических системах. В том же году на новой кафедре введены в эксплуатацию две специализированные лекционные аудитории, оснащенные мультимедийными установками, начато поэтапное обновление учебных лабораторий.

С 1999 г. кафедру электрической тяги возглавляет д-р техн. наук, профессор А. С. Мазнёв, имеющий большой опыт практической работы на железнодорожном транспорте и научные разработки в области электрической тяги. Кафедрой ведутся исследования по заказу железных дорог, Управления «Горэлектротранс» Санкт-Петербурга, ОАО «Экспериментальный завод» и др. При участии специалистов кафедры разработаны новые токоприемники для трамвайных вагонов, совместно с заводом «Электросила», ОАО «Силовые машины» разработаны и испытаны новые электродвигатели для электропоездов постоянного и переменного тока ЭД4Э и ЭД9Т, проведены исследования системы питания обмоток возбуждения тяговых двигателей электровозов ЧС200 в режиме реостатного торможения при участии специалистов ОАО «Марс» и ТЧ-8 Октябрьской железной дороги. В 2007 г. начата подготовка инженеров по специализациям «Высокоскоростной наземный транспорт» и «Компьютерные технологии при эксплуатации и обслуживании электрического подвижного состава», бакалавров и магистров по направлению «Электротехника, электромеханика и электротехнологии».

Ученые кафедры электрической тяги и кафедры электроснабжение железных дорог принимали участие в реализации проекта первого отечественного пригородного электропоезда ЭТ2А с асинхронным тяговым электроприводом, который был реализован РАО «Высокоскоростные магистрали» на Торжокском вагоностроительном заводе.





Установка для испытания тяговых электродвигателей (вверху). Поезд ЭД4М Демиховского машиностроительного завода, в разработке которого принимали участие сотрудники электромеханического факультета. 2000 г.



Опытный пригородный электропоезд ЭТ2А в депо Металлострой. 2001 г.



Доцент кафедры электроснабжения железных дорог О. А. Степанская демонстрирует новую учебную лабораторную установку телесигнализации МСТ-95. 2008 г.

На кафедре электроснабжения железных дорог, которой руководит д-р техн. наук, профессор А. Т. Бурков, в 2001 г. была закончена модернизация учебных лабораторий, в том числе и учебной тяговой подстанции, где было установлено электрооборудование нового поколения, изготовленное ООО «НИИЭФА-Энерго». В настоящее время основное направление научно-исследовательской работы кафедры связано с диагностикой, повышением надежности, долговечности энергетической эффективности устройств тягового электроснабжения». Эти работы ведутся совместно с рядом крупных научно-исследовательских, проектных и строительных организаций, в частности с ЗАО «Универсал-Контактные сети», образованным в 1991 г., и ООО «НИИЭФА-Энерго».

Эксплуатационная работа, управление процессами перевозок

До 2004 г. деканом факультета управления процессами перевозок был д-р техн. наук, профессор Ю. И. Ефименко. Его сменил канд. техн. наук, профессор П. К. Рыбин.

Более 15 лет, до 2000 г., кафедру управления эксплутационной работой возглавлял специалист в области железнодорожного транспорта, диспетчеризации перевозок, заслуженный работник транспорта Российской Федерации, д-р. техн. наук, профессор В. А. Кудрявцев. В конце 90-х годов на кафедре была проведена комплексная реконструкция учебно-лабораторной базы — создан Учебный центр управления перевозок. В 1999 г. при содействии начальника Октябрьской железной дороги А. П. Кузнецова, специализированная фирма «Пересвет» выполнила работы по созданию нового макета железнодорожной линии общей протяженностью 75 м с десятью станциями, выполненного в масштабе 1:87 (международный стандарт НО, колея 16 мм), оснащенной современным путевым хозяйством и средствами СЦБ. Учебный центр управления процессами перевозок используется для практического обучения студентов и подготовки специалистов массовых профессий (дежурных по станции и диспетчеров) на основе широкомасштабного применения современных компьютерных технологий.

В ходе последней реконструкции учебного центра, проведенной в 2007–2009 гг., была намечена цель повысить эффективность



Учебный центр управления перевозками кафедры управления эксплуатационной работой после реконструкции 2008–2009 гг. Общий вид макета; район сортировочной станции *(а)*; рабочие места диспетчеров *(б)*; ректор Университета В. И. Ковалёв демонстрирует Учебный центр первому заместителю председателя Правительства Российской Федерации С. Б. Иванову (на фото второй справа) и министру транспорта И. Е. Левитину (в центре) *(в)*. 14 апреля 2009 г.

обучения студентов, приблизив работу на его устройствах и оборудовании к тем условиям, в которых работает эксплуатационный персонал на реальных объектах.

Для расширения круга учебных задач было изменено путевое развитие железнодорожного макета, в частности, грузовая станция, примыкающая к сортировочной, реконструирована под портовую станцию с контейнерным терминалом.

Макет был оснащен уникальной система цифрового управления движением поездов с функциями видеонаблюдения, включающей автоматизированные рабочие места (АРМ) дежурного по станции, поездного диспетчера, диспетчера района управления, оператора станционного технологического центра, сотрудника агентства фирменного транспортного обслуживания, а также диспетчера участка высокоскоростной магистрали и дежурного по горке.

Информационное обеспечение технологического процесса учебного центра соответствует требованиям, предъявляемым к эксплуатируемым системам управления ОАО «Российские железные дороги», таким как АСУГС, ГИД Урал-ВНИИЖТ и др.

С 2000 по 2007 г. кафедрой руководил д-р техн. наук, профессор А. Т. Осьминин, впоследствии перешедший на работу в Федеральное агентство железнодорожного транспорта, но продолжавший оставаться профессором кафедры по совместительству, заведующим кафедрой был избран канд. техн. наук, профессор А. Г. Котенко.

В конце 90-х годов на кафедре оформились четыре основных направления научно-исследовательской работы: совершенствование технологий перевозочного процесса и управления движением поездов; совершенствование системы организации вагонопотоков; организация пассажирских перевозок; развитие и эффективная эксплуатация комплексов информационных технологий на транспорте. Под руководством А. Т. Осьминина на кафедре разработаны, а затем и внедрены в промышленную эксплуатацию автоматизированные системы: расчета плана формирования поездов; управления изотермическим подвижным составом; расчета плана формирования вагонов с контейнерами в международном сообщении.

Значительный вклад в развитие научного управления перевозочным процессом в современных условиях внес д-р. техн. наук, ректор Университета профессор В. И. Ковалёв. Разработанные им методы оптимизации вагонопотоков на сети желез-

ных дорог России при условии различных собственников подвижного состава реализованы в рамках автоматизированной системы по расчету плана формирования поездов дорожного и сетевого уровней как составной части автоматизированной системы по организации вагонопотоков. Указанная система внедрена в постоянную эксплуатацию на шестнадцати железных дорогах России.

В 2003 г. профессор В. А. Кудрявцев разработал новый метод расчета оптимального плана формирования одногруппных технических маршрутов путем последовательного укрупнения струй вагонопотоков. Новый метод проще и нагляднее существующих, а кроме того, позволяет учитывать в процессе расчета ограничения по перерабатывающей способности станций и наличию путей для накопления составов. Им по заказу Октябрьской железной дороги в 2004 г. выполнено исследование по определению оптимальной величины состава одногруппных технических маршрутов.

В 2007 г. профессором В. А. Кудрявцевым и доцентом А. А. Грачевым разработан проект организации движения поездов нового вида пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге, так называемого «Надземного экспресса» (легкий вид рельсового транспорта типа трамвая, пути которого подняты на эстакаду) на участке от территории многофункционального комплекса «Балтийская жемчужина» и Константиновского дворца до железнодорожной станции «Обухово».

В конце 90-х годов на российских железных дорогах стал увеличиваться объем перевозок. Возникла необходимость повышения весовых норм и длины поездов, что требовало удлинения путей на станциях и развития ряда узлов сети, строительства новых и увеличение мощностей существующих портовых и предпортовых станций. К решению этих проблем активно подключились специалисты кафедры железнодорожных станций и узлов, возглавляемой заслуженным работником транспорта Российской Федерации, д-ром техн. наук, профессором Ю. И. Ефименко. В 2002 г. было выполнено исследование «Разработка предложений по удлинению станционных путей на основных направлениях Октябрьской железной дороги» (руководитель работ доцент В. В. Костенко). В том же году под руководством профессора С. И. Логинова разработаны «Предпроектные предложения по развитию Петрозаводского узла» и «Варианты новой станции Лужская» для обслуживания строящегося порта



Ю. И. Ефименко

Усть-Луга. В 2003 г. доцент П. К. Рыбин завершил исследование по проблеме совершенствования технологии работы железнодорожных устройств в морских портах, в котором были сформулированы требования к схемам, путевому развитию и техническому оснащению портовых станций. В 2006–2007 гг. профессор П. К. Рыбин возглавлял творческий коллектив ученых и преподавателей факультета управления процессами перевозок, который по заданию Академии транспорта Российской Федерации рассмотрел проблему развития Большого порта Санкт-Петербурга. В результате были получены рекомендации как по развитию портовых железнодорожных устройств, так и по усилению станций «Автово» и «Новый Порт» и железнодорожных подходов к Санкт-Петербургскому узлу.

Значительное внимание на кафедре по-прежнему уделяется вопросам скоростного и высокоскоростного движения поездов. В 2003 г. по заказу ОАО «Ленгипротранс» выполнена научно-исследовательская работа «Организация скоростного движения пассажирских поездов на станции Санкт-Петербург — Бусловская», в 2005 г. проведено исследование «Зарубежный опыт строительства и реконструкции существующих железных дорог для организации скоростного и высокоскоростного движения поездов». В связи с решением ОАО «РЖД» об организации высокоскоростного движения пассажирских поездов на существующий линии Санкт-Петербург–Москва в 2007 г. кафедрой выполнено исследование «Разработка принципиальных решений по переустройству раздельных пунктов на линии Санкт-Петербург — Москва с учетом новых стандартов строительства ВСМ».

В 2003 г. кафедра организации грузовой и коммерческой работы и механизации погрузочно-разгрузочных работ была преобразована в кафедру логистики и коммерческой работы, что отразило существенные изменения, происшедшие в мире в вопросах организации и управления транспортными системами. С 2001 по 2008 г. кафедрой руководил канд. техн. наук, профессор В. А. Болотин — специалист в области стандартизации условий



Угольный терминал морского порта Усть-Луга. 2009 г.



Морской порт Санкт-Петерубрга. Первый контейнерный терминал. 2007 г.

перевозки грузов на железнодорожном подвижном составе и информационным технологиям в этой области.

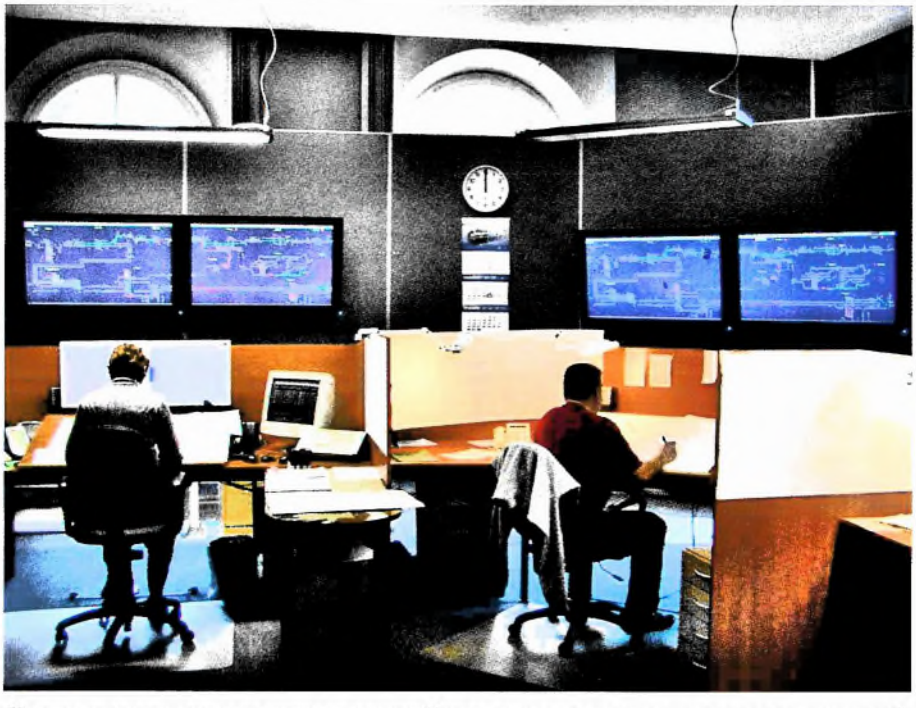
Сотрудниками кафедры были выполнены и внедрены для МПС России, ОАО «РЖД» важные научно-исследовательские работы, в частности, создание автоматизированной информационно-справочной и архивной системы в коммерческой работе; разработаны новые технические условия погрузки и крепления грузов и контейнеров, что повысило безопасность движения и сохранность грузов; разработаны новые нормативы и планы формирования вагонов с контейнерами и мелкими отправками на Октябрьской и других железных дорогах России и др. В 2008 г. заведующим кафедрой избран канд. техн. наук Е. К. Коровяковский.

В 1990 г. в ЛИИЖТ при активном участии С. С. Сергеева — выпускника факультета управления процессами перевозок, получившего также второе высшее образование на психологическом факультете С.-Петербургского государственного университета, был организован Научно-исследовательский психологический центр, предназначенный для выполнения научных и прикладных работ в области психологии на железнодорожном транспорте. Центр в 2000 г. был преобразован в Отраслевой центр психологических исследований (ОЦПИ). Его руководителем с 1990 г. является канд. техн. наук С. С. Сергеев. За прошедшие годы Центр стал крупной организацией, основная деятельность которой направлена на изучение влияния так называемого «человеческого фактора» на транспорте на безопасность перевозок, психологическое обеспечение деятельности персонала отрасли, разработку автоматизированных систем психологического профессионального отбора, прогноз профессионального роста специалистов, внедрение современных психологических технологий подбора и расстановки работников, формирования резерва руководящих кадров, технологии мониторинга кадровой ситуации, целенаправленной подготовки психологов отрасли, в том числе и методов психологической помощи в тяжелых кризисных ситуациях, создание обучающих систем и тренажеров для оперативного персонала, разработку комплекса реабилитационных мероприятий для профилактики и снятия профессиональных стрессов. Деятельность ОЦПИ является базовой в плане психологического обеспечения решения задач ОАО «РЖД». В рамках формирования эффективного менеджмента и совершенствования корпоративных стандартов управления ОЦПИ, как и другие подобные структуры, призваны обеспечить повышение качества человеческих ресурсов отрасли — руководящих кадров и специалистов.

Автоматика, телемеханика, связь и компьютерная техника на транспорте

Электротехнический факультет в 1994–1999 гг. возглавлял д-р техн. наук, профессор А. М. Костроминов, в 1999–2004 гг. деканом был д-р техн. наук, профессор М. Н. Василенко, с 2004 г. деканом факультета является д-р техн. наук, профессор В. А. Ходаковский.

В первом десятилетии XXI века сотрудники кафедры автоматики и телемеханики на железных дорогах под руководством проректора по научной работе профессора В. В. Сапожникова и заведующего кафедрой профессора Вл.В. Сапожникова осуществляли широкое внедрение кафедральных разработок на железных дорогах России. В 1999–2009 гг. внедрены: аппаратно-программный комплекс диспетчерского контроля АПК-ДК на участках Октябрьской, Московской, Восточно-Сибирской, Юго-Восточной железных дорог общей протяженностью около 5 тыс. км; релейно-процессорная централизация стрелок и сигналов на



Центр диспетчерского управления Литовских железных дорог, оснащенный аппаратурой, разработанной на кафедре автоматики и телемеханики на железных дорогах Университета. 2008 г.

50 станциях России, Казахстана и Литвы; микропроцессорная система диспетчерской централизации ДЦ-МПК на Октябрьской и Куйбышевской железных дорогах (800 км); центр диспетчерского управления Литовских железных дорог (2006); комплексная автоматизированная система диспетчерского управления линий метрополитена КАСДУ на метрополитенах Петербурга, Екатеринбурга, Самары, Нижнего Новгорода и Минска; первый на сети дорог центр диагностики и удаленного мониторинга Октябрьской железной дороги (2006); сделана экспертиза и сертификация около 50 новых систем и устройств железнодорожной автоматики; типовой проект организации обслуживания и ремонта устройств СЦБ на 40 дистанциях шести железных дорог; АРМ «Учет приборов и планирование работы ремонтно-технологических участков» и АРМ «Учет и анализ отказов» на 126 дистанциях сети дорог; АРМ ведения технической документации на 270 рабочих местах в 40 проектных организациях; автоматические обучающие системы на 154 дистанциях.

Широкий спектр фундаментальных и прикладных работ, проведенных на кафедре, способствовал активной подготовке научных кадров высшей квалификации. За всю историю кафедры были подготовлены девять докторов технических наук и более 120 кандидатов технических наук. Сотрудниками кафедры написаны 13 учебников по специальности. Первыми изданиями вышли в свет учебники: «Техническая эксплуатация устройств и систем железнодорожной автоматики и телемеханики» (Вл. В. Сапожников, Л. И. Борисенко, А. А. Прокофьев, А. И. Каменев, 2003); «Надежность систем железнодорожной автоматики и телемеханики» (В. В. Сапожников, Вл. В. Сапожников, В. И. Шаманов, 2003); «Основы технической диагностики» (В. В. Сапожников, Вл. В. Сапожников, 2004); «Микропроцессорные системы централизации» (под ред. Вл. В. Сапожникова, 2008).

С 2001 г. кафедра электрической связи, которой с 1992 по 2008 г. заведовал канд. техн. наук, профессор В. А. Кудряшов, располагается в новых помещениях седьмого корпуса. Здесь размещены современное лабораторное оборудование и реальные устройства связи, в частности, устройства каналообразования типа SDH фирмы «МОРИОН», цифровые станции коммутации трех разновидностей (фирм SIEMENS, BOSCH, ISCRA TELLING), отечественная аппаратура оперативно-технологической связи с тональным избирательным вызовом (ДСС), оборудование для сварки оптических волокон и приборы для отыскания повреждений в кабелях различной конструкции (в том числе, ВОК).



Профессор В. А. Кудряшов со студентами в лаборатории телеграфии Университета. 2008 г.

Научные исследования кафедры в этот период носят прикладной характер. Так, в 2005 г. проведена разработка инструкций и технологических карт по обслуживанию систем связи по заданию Департамента связи и вычислительной техники ОАО «РЖД», внедрение которой состоялось на всех железных дорогах. В этом же году по заданию ВНИИАС разработан (руководитель доцент А. К. Лебединский) протокол информационно-логического взаимодействия объектов цифровой сети оперативно-технологической связи (ОТС), который используется на разных железных дорогах России для взаимодействия цифровых систем ОТС, производимых разными компаниями. В 2006–2007 гг. проводились работы в Санкт-Петербургском метрополитене: «Комплексная система скоростного контроля рельсового пути метрополитена» и «Система бесконтактной привязки к пути (СБПП) подвижного состава метрополитена» (руководитель профессор А. М. Костроминов), которая принята в эксплуатацию.

Кафедра продолжает подготовку и издание учебников по связи для студентов вузов, техникумов и колледжей. Изданы учебники для вузов: «Передача дискретной информации на железнодорожном транспорте» (В. А. Кудряшов, Н. Ф. Семенюта, 1999), учебник выдержал четыре издания, «Телекоммуникационные технологии на железнодорожном транспорте» (Г. В. Горелов, В. А. Кудряшов, В. В. Шмытинский и др., 1999), «Линии железнодорожной автоматики, телемеханики и связи» (В. В. Виноградов, С. Е. Кустышев, В. А. Прокофьев, 2002), «Организация, планирование и управление в хозяйстве сигнализации и связи» (Г. П. Лабецкая, Н. К. Анисимов, А. Н. Берндт, 2004), «Теория линейных электрических цепей» (Е. А. Волков, Э. И. Санковский, Д. Ю. Сидорович, под общей ред. В. А. Кудряшова, 2005), «Транспортная связь» (В. А. Кудряшов, А. Д. Моченов, 2005), «Многоканальная связь на железнодорожном транспорте» (В. П. Глушко, В. В. Шмытинский, Н. А. Казанский, 2008), иллюстрированные учебные пособия для студентов вузов и техникумов «Открытые информационные системы и сети» (В. А. Кудряшов, 2001), «Сети передачи данных» (В. А. Кудряшов, М. А. Ракк, 2005); учебники для техникумов и колледжей: «Волоконно-оптические линии связи» (В. В. Виноградов, В. К. Котов, В. Н. Нуприк, 2002), «Системы передачи дискретной информации» (В. А. Кудряшов, В. П. Глушко, 2002), «Системы телефонной коммутации» (А. К. Лебединский, А. А. Павловский, Ю. В. Юркин, 2003), «Многоканальные системы передачи» (В. В. Шмытинский, В. П. Глушко, 2003), «Измерения в цифровых системах передачи» (М. А. Ракк, 2004), «Сети электросвязи»



В учебной лаборатории кафедры радиотехники. 2008 г.

(А. К. Канаев, В. А. Кудряшов, В. Е. Кузнецов, 2008). В 2008 г. кафедру возглавил д-р техн. наук, доцент А. К. Канаев.

Основные творческие усилия сотрудников кафедры радиотехники, которую с 1994 г. возглавляет д-р техн. наук, профессор А. Е. Красковский, сосредоточены на разработке и внедрении цифровой системы технологической радиосвязи в стандарте «Tetra», объединяющей сети поездной, станционной и ремонтно-оперативной связи с организацией канала управления движением поездов. Значительную работу кафедра проводит по заказу НИИАС по совершенствованию системы обслуживания и ремонта существующих средств технологической радиосвязи. По инициативе профессора А. Е. Красковского в соответсвии с Указанием МПС России от 26 февраля 2003 г. в Университете создан Научно-исследовательский институт управления качеством на железнодорожном транспорте (НИИУК). В этот период в МПС России начались работы, продолженные позже ОАО «РЖД», по адаптации нормативной документации системы менеджмента качества к железнодорожной отрасли. Для оказания консалтинговых услуг предприятиям по разработке и внедрению системы менеджмента качества и был сформирован НИИУК. По заказу ОАО «РЖД» институт провел комплекс научных исследований, который включал анализ системы управления, разработку моделей и выявление закономер-



Профессор А. К. Гурвич со студентом-дипломником В. Сатиковым при проведении экспериментальных исследований. 2009 г.

ностей функционирования управления во всех его аспектах. Была разработана технология управления в соответствии с требованиями международного стандарта ISO 9001:2000.

В 2000 г. кафедра диагностики и безопасности технических объектов, которую в тот период возглавлял д-р техн. наук, профессор А. М. Костроминов, была преобразована в отделение «Методы и приборы неразрушающего контроля» кафедры радиотехники.

ПГУПС первым среди железнодорожных вузов (с 2001 г.) признан «прошедшим лицензионную экспертизу на право ведения образовательной деятельности в сфере высшего профессионального образования по направлению подготовки дипломированных специалистов 653700 «Приборостроение» (специальность «Приборы и методы контроля и диагностики»). В 2003 г. подразделение было вновь воссоздано как кафедра, ее заведующим был избран крупный специалист, д-р техн. наук, профессор Г. Я. Дымкин, удостоенный в 2006 г. за свои научные достижения Премии Правительства Российской Федерации в области науки и техники. Для кафедры подготовлены и отремонтированы помещения новых лабораторий по технологиям неразрушающего контроля, оснащенные современным оборудованием и образцами объектов контроля.



В. Б. Мехов

Научная деятельность кафедры проводится в содружестве с ведущими организациями страны и зарубежными научно-исследовательскими центрами, заключены договора о творческом содружестве с ОАО «Тверской вагоностроительный завод»; Федеральным институтом исследований и испытаний материалов (BAM, Берлин, ФРГ); Фраунгоферовским институтом неразрушающих методов контроля (IzfP, ФРГ), ОАО «Рельсовые дефектоскопы Молдавии» («РДМ», г. Кишинев, Молдавия), Белорусско-Российским Университетом (г. Могилев). В настоящее время на базе кафедры создана научная школа по теоретическим основам и созданию эффективных систем неразрушающего контроля ответственных металлоконструкций транспорта и промышленности. Данное направление возглавляет профессор А. К. Гурвич.

На протяжении нескольких десятилетий особо тесные творческие контакты кафедры автоматики и телемеханики на железных дорогах, электрической связи, радиотехники и методов и приборов неразрушающего контроля поддерживают с институтом «Гипротранссигналсвязь» — ныне филиалом ОАО «Росжелдорпроект». Здесь в разные годы работали выпускники ЛИИЖТ — ЛЭТИИЖТ — крупные специалисты в области автоматики, телемеханики и связи на железнодорожном транспорте: А. Ф. Слюсарь, В. Р. Дмитриев, И. В. Борисенко, А. П. Гоголев, М. И. Есилевский, В. И. Зыков, Л. И. Мятежева, Б. Д. Носков, Г. А. Попова, А. И. Ушкалов. В настоящее время в институте на ответственных должностях трудятся выпускники ЛИИЖТ — ПГУПС: В. Б. Мехов, В. Н. Воронцов, Б. Г. Гантварг, А. Ф. Ершов, Е. Г. Колтун, А. З. Крупицкий, Ю. А. Липовецкий, В. Д. Лупал, С. Ю. Мяконьков, Д. А. Попов, С. С. Пресняк, О. И. Стеличек, Е. И. Субботин, А. Н. Хоменков, Ю. В. Черепанов.

В 2001 г. кафедра электронно-вычислительных машин, размещавшаяся на протяжении нескольких десятилетий во Дворце Юсуповых на наб. р. Фонтанки, была переведена в первый корпус Университета. Здесь были оснащены пять учебных лабораторий, что позволило организовать учебный процесс на основе новых сетевых технологий и методов обучения.

Лаборатория микропроцессорной техники в 2001–2002 гг. модернизирована и оснащена микроЭВМ нового поколения. В 2002 г. открыты новые учебные лаборатории: сетевых технологий и программно-техническихе средств АСУ. Современное оборудование и программные средства, которыми они оснащены, позволяют обучать студентов с учетом перспектив развития информационных систем. Лаборатории созданы при активном участии фирм-спонсоров SIEMENS и ЗАО «Технолинк».

В 2001 г., исходя из сложившихся реалий подготовки специалистов и основных направлений научной работы, кафедре дано новое наименование информационных и вычислительных систем (ИВС). До 2005 г. кафедру возглавлял ученик профессора А. А. Эйлера д-р техн. наук, профессор В. В. Яковлев. С сентября 2005 г. заведующим кафедры является д-р техн. наук, профессор А. Д. Хомоненко.

Широкое внедрение новейших информационных технологий на железнодорожном транспорте, привело к обострению проблем, связанных с информационной безопасностью общества. Несанкционированное вмешательство в информационные и телекоммуникационные сети и системы железнодорожного транспорта может самым серьезным образом сказаться на безопасности движения, обеспечении регулярных перевозок пассажиров и грузов,



Занятия со студентами в дисплейном классе кафедры информационных и вычислительных систем проводит доцент А. В. Красновидов. 2008 г.

привести к финансово-экономическим потерям организаций-операторов перевозочного процесса. В связи с необходимостью решения этих проблем возникла потребность в подготовке для железнодорожного транспорта специалистов по защите информации. В результате на базе кафедры информатики и информационных технологий на транспорте в 2002 г. была создана кафедра, получившая название кафедра информатики и информационной безопасности, которую возглавил д-р техн. наук, профессор А. А. Корниенко. Кафедра стала выпускающей и готовит специалистов по защите информации по двум специальностям: «Комплексное обеспечение информационной безопасности автоматизированных систем» и «Информационная безопасность телекоммуникационных систем». Количество дисциплин, преподаваемых на кафедре, возросло до 38, среди них: криптографические методы защиты; теоретические основы компьютерной безопасности; информационная безопасность и защита информации в корпоративных системах и сетях; безопасность операционных систем и баз данных и др. На кафедре созданы специализированные учебные лаборатории: виртуальная криптолаборатория; лаборатория безопасных сетевых технологий; лаборатория программно-аппаратных методов и средств защиты информации; лаборатория технических методов и средств защиты информации; лаборатория технологии построения защищенных инфокоммуникационных систем; лаборатория комплексного обеспечения информационной безопасности автоматизированных систем.



А. А. Корниенко

Кафедра является ведущей на железнодорожном транспорте по учебно-методической и научно-технической работе в области информационной безопасности и защиты информации. За семь лет выполнено более 20 научно-технических работ по заказу ОАО «РЖД». В 2002 г. издан первый в отрасли учебник по тематике информационной безопасности В. В. Яковлева, А. А. Корниенко «Информационная безопасность и защита информации в корпоративных сетях железнодорожного транспорта». Разработан инструментальный комплекс «Эксперт-ОАЗИС» для распознавания

недекларированных возможностей в программном обеспечении, отмеченный в 2007 г. золотой медалью «За укрепление безопасности России» в номинации «Инновация».

На базе кафедры Федеральной службой по техническому и экспертному контролю аккредитована испытательная лаборатория по требованиям безопасности информации, в работе которой активное участие принимают помимо научных сотрудников студенты.

Экономика, менеджмент и бухгалтерский учет в организациях транспорта и строительства

Деканом самого молодого факультета экономики и социального управления с 1994 по 1996 г. был организатор факультета д-р экон. наук, профессор В. П. Третьяк. С 1996 г. факультет возглавляет канд. техн. наук профессор Н. К. Румянцев.

С 2000 г. кафедрой экономики транспорта руководит канд. экон. наук, профессор Т. П. Ковалёнок. Сотрудниками кафедры развиваются научные направления, связанные, в частности, с проблемами расчета и анализа себестоимости перевозок; управлением затратами железных дорог; экономические вопросы развития скоростного движения; ценообразования на железнодорожном транспорте; методологии определения эффективности капитальных вложений и инвестиций на железнодорожном транспорте и другие. На базе этих исследований был разработан ряд программных комплексов для управления затратами, внедренных на Октябрьской железной дороге.

На кафедре получили экономическое образование заместители министра путей сообщений В. И. Иванов и В. Л. Белозеров, начальник Октябрьской железной дороги В. В. Степов и другие видные организаторы и руководители железнодорожного транспорта

На основе договора о долгосрочном сотрудничестве, подписанном ПГУПС и Университетом прикладных наук г. Штральзунда (ФРГ), кафедра более 15 лет участвует в международной программе «Baltic Management Studies». В рамках этой программы, за реализацию которой от ПГУПС отвечает доцент кафедры М. А. Лякина, ежегодно проводятся преподавательские обмены (чтение лекций, участие в конференциях), семестровые стажировки студентов старших курсов и краткосрочные ознакомительные практики для студентов младших курсов. Обучение по программе проводится на английском языке. Лучшие студенты-выпускники по специально-

сти «Экономика и управление на предприятии» Людмила Галушко (2003), Сергей Попов и Екатерина Артюкова (2005), Елена Коваленко (2006) в рамках программы получили второй диплом Университета прикладных наук г. Штральзунда.



В. Л. Белозеров

В 2000 г. на факультете экономики и социального управления в результате реорганизации одной из старейших кафедр Университета — кафедры экономической теории — была образована новая кафедра менеджмента и маркетинга, которая стала выпускающей по ряду специальностей. Кафедру возглавил канд. техн. наук, профессор Н. К. Румянцев. В 2004 г. кафедра приступила к подготовке специалистов по специальности «Менеджмент организации» со специализациями «Финансовый менеджмент» и «Управление персоналом», а в 2005 г. по специальности «Маркетинг». Одновременно подготовка по данным специальностям осуществлялась по системе «Два диплома за пять лет» на базе Института повышения квалификации для студентов технических специальностей, а также на отделении второго высшего экономического образования для специалистов с высшим образованием. Кафедра также имеет направления бакалаврской и магистерской подготовки по программе «Менеджмент» и «Маркетинг». Основными направлениями научной деятельности кафедры являются: совершенствование управления на транспорте; маркетинговые исследования пригородных пассажирских перевозок; оптимизация организационных структур; информационные технологии управления на транспорте; управление качеством, технологии дистанционного обучения.

В результате реорганизации кафедр экономики и организации строительства и технологии строительного производства в 2006 г. на факультете экономики и социального управления была образована кафедра экономики и менеджмента в строительстве, которую возглавил д-р техн. наук, профессор С. Г. Опарин. Кафедра является выпускающей по специальности «Экономика и управление на предприятии (строительство)». В учебной, методической и научной работе кафедры участвуют известные в строительной отрасли, экономике и менеджменте специалисты высшей квалификации,



Г. В. Крафт

практикующие профессора и доценты, действующие руководители и ведущие специалисты предприятий и организаций транспортного строительства. С 2006 г. кафедра активно развивает переподготовку специалистов в области экономики и управления на предприятии и является выпускающей по специализации «Экономика и сметное дело в строительстве».

На базе кафедры создан Институт строительных и инвестиционных проектов (ИСИП), целью которого является формирование современных маркетинговых связей Университета с предприятиями транспортного строительства и реализация концепции развития кафедры, ориентированной на экономически обоснованное, сбалансированное и управляемое развитие Северо-Западного сегмента строительного рынка России и строительной сферы деятельности Октябрьской железной дороги — филиала ОАО «РЖД».

В связи с усилением потребности в улучшении бухгалтерской подготовки специалистов в новых экономических условиях работы транспорта и транспортного строительства в 2000 г. в Университете была образована кафедра бухгалтерского учета, анализа и аудита, являющаяся выпускающей по ряду специальностей. У истоков кафедры стояла д-р экон. наук Г. В. Крафт, которая в 2003 г. была приглашена на работу в центральный аппарат ОАО «РЖД» и в настоящее время является членом правления, главным бухгалтером этого акционерного общества. В 2002 г. кафедру возглавил канд. экон. наук, профессор Е. А. Федоров.

С 2002 г. по заданиям МПС РФ и ОАО «РЖД» кафедрой были разработаны методики комплексного анализа на железнодорожном транспорте; документооборот на железнодорожных предприятиях, модель функционирования железнодорожной электроэнергетики и система информационного обеспечения инвестиционного управления ОАО «РЖД».

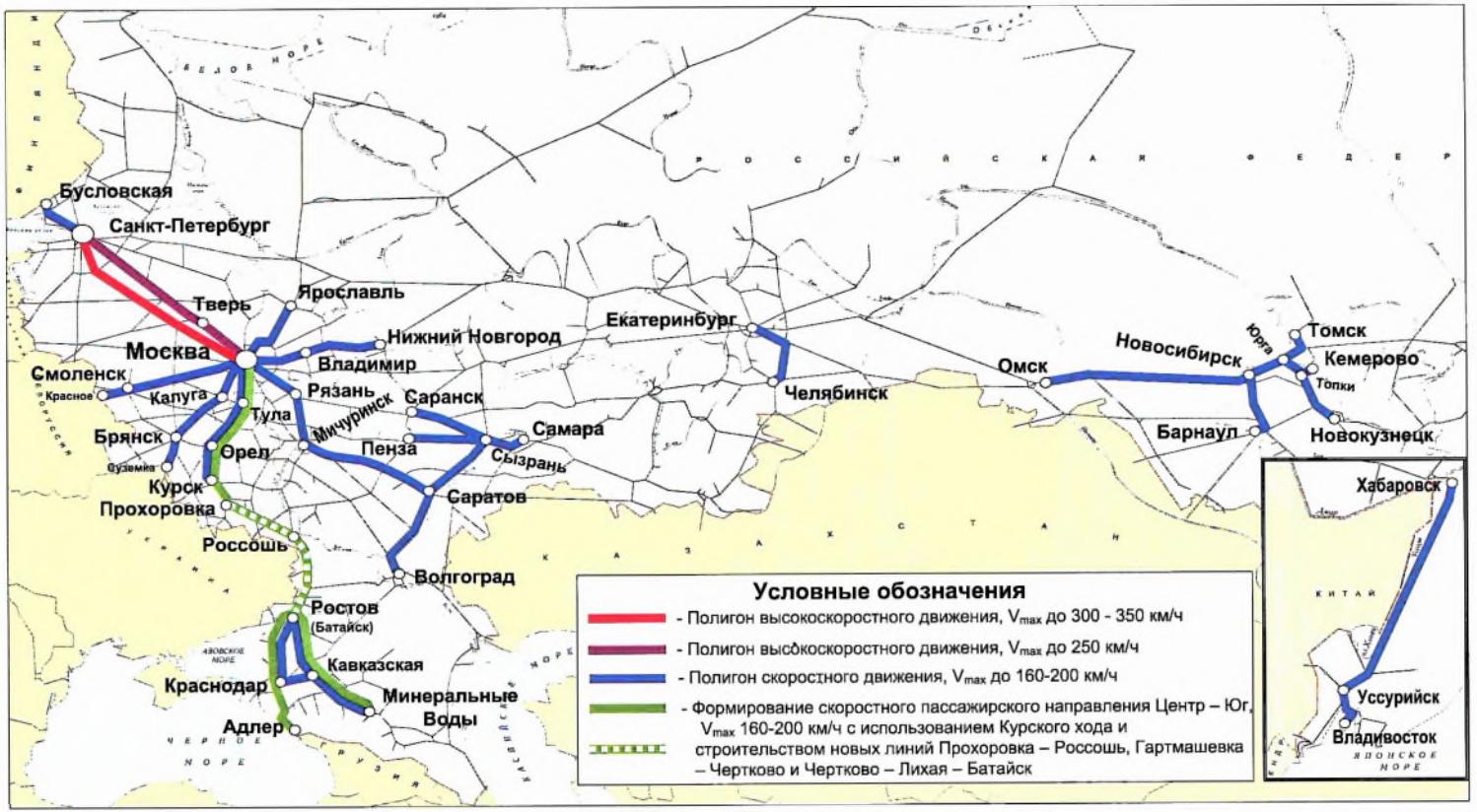
Специфика деятельности характер учета и отражения затрат хозяйственных операций, формирование доходов, тарифная политика, отставание законодательства от практических потребностей — накладывает жесткие требования на методологию

прикладных экономических задач и бухгалтерский учет в транспортных организациях. В 2005 г., когда первоочередными стали задачи решения нетипичных проблем реформируемого железнодорожного транспорта, был организован Институт прикладной экономики и бухгалтерского учета (ИПЭБУ). Его директором стала канд. экон. наук, член Совета главных бухгалтеров ОАО «РЖД», профессор Н. А. Журавлева. Институт занимается разработкой отраслевых методик ведения бухгалтерского учета и отчетности, оценкой влияния изменений, проводимых Министерством финансов Российской Федерации, на деятельность компаний железнодорожного транспорта, подготовкой и обоснованием предложений по налогообложению, связанных с учетом специфики деятельности предприятий железнодорожного транспорта. Специализируясь на вопросах прикладной экономики, бухгалтерского учета, налоговой политики, сотрудники института опираются на базу технических и инженерных решений ПГУПС.

В 2006 г. сотрудниками ИПЭБУ разработан проект «Корпоративных стандартов повышения квалификации специалистов по бухгалтерскому и налоговому учету», который в 2007 г. внедрен в практику обучающих программ ОАО «РЖД».

Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт

В 90-х годах XX века — начале первого десятилетия XXI века многие профессора, преподаватели, научные сотрудники Университета вели интенсивные разработки в области теории и инженерной практики скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения. В этих работах участвовали Т. М. Белгородцева, В. Л. Белозеров, Л. С. Блажко, Г. И. Богданов, Ю. П. Бороненко, А. Т. Бурков, Н. С. Бушуев, Д. В. Гавзов, Д. М. Голицынский, К. Н. Дьяков, Ю. И. Ефименко, Г. К. Зальцман, И. П. Киселёв, Ю. Г. Козьмин, И. М. Кокурин, В. В. Кондратов, Л. И. Коренев, Е. А. Корнильев, А. М. Костроминов, В. А. Коугия, А. Е. Красковский, А. П. Ледяев, С. И. Логинов, В. С. Лесничий, О. А. Наседкин, А. Б. Никитин, А. М. Орлова, В. Е. Павлов, В. М. Петров, А. В. Плакс, М. В. Попович, И. В. Прокудин, А. П. Пронин, В. М. Саввов, В. В. Сапожников, Вл. В. Сапожников, Л. А. Свешников, Е. С. Свинцов, С. С. Сергеев, В. С. Суходоев, Б. Ф. Тарасов,



Полигон скоростного и высокоскоростного пассажирского движения на перспективу до 2030 г. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р

А. В. Третьяков, Е. А. Рудакова, В. С. Трофимов, А. М. Уздин, М. М. Уздин, А. И. Хожаинов, Н. А. Чурков, Е. Д. Шапилов, В. В. Яковлев, В. Ф. Яковлев и др.

Разработки, выполненные при участии этих ученых, в частности ТЭО ВСМ Санкт-Петербург — Москва, так же, как и «Норм и технических условий проектирования высокоскоростной железнодорожной линии Санкт-Петербург–Москва», были использованы при подготовке важных программных документов по вопросам скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения, принятых МПС России, позже — Министерством транспорта и ОАО «РЖД» в 1999–2008 гг.

Разработки указанных ученых легли в основу опубликованного в 2001–2003 гг. под редакцией профессора В. И. Ковалёва уникального двухтомного монографического издания «Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт»[1], аналогов которому не было в нашей стране. В авторский коллектив указанной монографии входили практически все поименованные выше сотрудники Университета.

В 2005–2007 гг. совместная экспертная группа ПГУПС и Российской академии транспорта под руководством профессора кафедры управления и технологии строительства ПГУПС И. П. Киселёва, в которую входило и большинство из упомянутых ученых, по заказу ОАО «РЖД», а также Министерства транспорта Российской Федерации выполнила ряд важных научных исследований в области высокоскоростного железнодорожного транспорта. Была проведена комплексная технико-экономическая оценка вариантов организации высокоскоростного движения в транспортном коридоре Санкт-Петербург — Москва. Этой же творческой группой была разработана «Концепция высокоскоростного железнодорожного движения в Российской Федерации». Результаты этого исследования вошли в итоговые материалы «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», получившей одобрение Правительства страны и Первого железнодорожного съезда, который прошел 24–25 октября 2007 г. в Москве.

---

[1] Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт: В прошлом, настоящем и будущем. Т. 1. — СПб.: Информационный центр «ВЫБОР», 2001. — 265 с.; Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт: Сооружения и устройства. Подвижной состав. Организация перевозок. Т. 2. — СПб.: Информационный центр «ВЫБОР», 2003. — 448 с.

Наряду с необходимостью поиска более эффективных методов управления и внедрения инновационные технологий на железнодорожном транспорте «для наиболее полной реализации огромного потенциала железных дорог» Президент Российской Федерации Д. А. Медведев в своем обращении к железнодорожникам страны отметил потребность создания в России новых высокоскоростных линий[1]. Стратегией намечено до 2030 г. довести протяженность скоростных железных дорог до 10,8 тыс. км. В области высокоскоростного движения намечено сооружение специализированных железнодорожных магистралей (ВСМ) для максимальных скоростей движения 350 км/ч: Санкт-Петербург — Москва со временем хода около 2 ч 30 мин; Москва — Нижний Новгород со временем хода около 1 ч 40 мин; Москва — Смоленск — Красное в рамках международного транспортного коридора № 2) со временем хода до Красного около 2 ч.

Докторантура и аспирантура

Одной из центральных задач Университета остается подготовка научно-педагогических кадров. Примерно на протяжении десятилетия, с конца 80-х до конца 90-х годов, вуз испытывал большие трудности в подготовке кандидатов и докторов наук. Недостаточное финансирование высшей школы, низкая оплата труда, снизившийся престиж работы преподавателей и научных сотрудников вызвали массовый отток талантливой молодежи из высших учебных заведений на производство, в коммерцию, торговлю...

В начале первого десятилетия XXI века положение в сфере подготовки научно-педагогических кадров в Университете стало улучшаться, число мест ежегодного приема в аспирантуру увеличилось с 35 до 50. Конкурс заявлений поднялся с 1,2 до 2 на место, причем поступающие в большинстве своем имели определенный научных задел.

В докторантуре Университета ведется подготовка по девяти научным специальностям, в аспирантуре — по 49. Координатором всей деятельности в области подготовки научно-педагогических

---

[1] Из поздравления Президента России Д. А. Медведева работников и ветеранов железнодорожного транспорта России с Днем железнодорожника. Пресс-служба Кремля. 2 августа 2009 г.



Министр транспорта Российской Федерации И. Е. Левитин вручает диплом лауреата конкурса «Молодые ученые транспортной отрасли 2007» Е. И. Макаровой. 2008 г.

кадров выступает отдел докторантуры и аспирантуры, который возглавляет Е. А. Аникевич.

Отдел аспирантуры организует методические занятия для молодых ученых. так, ежегодно проводятся лекции д-а техн. наук, профессора А. В. Плакса «Как работать над диссертацией».

В регулярно издаваемых Университетом журналах «Известия Петербургского университета путей сообщения» и «Транспорт Российской Федерации» соискатели ученых степеней имеют возможность опубликовать результаты своей научной работы.

Под эгидой проректора по научной работе профессора В. В. Сапожникова, при непосредственном участии отдела «Докторантура и аспирантура» и организованного в 2005 г. Совета аспирантов и молодых ученых в сети Интернет по адресу www.sampgups.ru функционирует сайт. На нем содержится множество необходимой информации для аспирантов и их научных руководителей. Ежегодно в первых числах декабря проводится торжественная акция посвящения в аспиранты. Ежегодно аспиранты Университета участвуют в международных и российских научных конкурсах, как отраслевых, так и общего характера, завоевывают право на получение грантов на обучение за рубежом.

Докторант кафедры инженерной химии и естествознания Е. И. Макарова в 2007 г. победила в конкурсе научно-исследовательских работ «Молодые ученые транспортной от-

расли» в номинации «Железнодорожный транспорт». Ее работа посвящена проблеме поиска технологии безопасной утилизации отходов, в ней предложен способ комплексной очистки металлических деталей от нефтепродуктов.

За последнее десятилетие более 50 аспирантов стали стипендиатами Президента Российской Федерации и Правительства России, стипендиатами ОАО «РЖД», получили гранты МПС России и других организаций.

В 2008 г. в вузе обучались 12 докторантов и 201 аспирант, за последнее десятилетие более 300 сотрудников Университета защитили кандидатские диссертации, 35 — докторские.

Патентная деятельность

Важным направлением работы Университета является охрана интеллектуальной собственности и защита приоритета ученых, инженеров, изобретателей вуза в научных и инженерных разработках. Необходимость этой деятельности многократно усилилась в последние годы в свете изменившихся социально-экономических условий работы вуза.

С 1963 г. патентную работу в Институте–Университете организует специальное подразделение — группа, затем — сектор, в настоящее время — отдел. В разные годы его возглавляли В. М. Исайкин, И. И. Петренас, А. И. Шадрин. С 2002 г. патентным отделом Университета руководит Н. А. Кудинова. За прошедшие с этого времени годы в патентное ведомство Советского Союза, позже — Российской Федерации было подано около 3,5 тыс. заявок на изобретения.

Только за последние пять лет было получено 276 патентов на изобретения и полезные модели. Ежегодно более 100 сотрудников вуза, в том числе профессора, преподаватели, аспиранты и студенты, подают заявки на патенты. В Университете работают два заслуженных изобретателя Российской Федерации: профессора Р. Д. Сухих, А. С. Мазнёв.

По итогам изобретательской деятельности ежегодно определяется лучший изобретатель и лучший организатор технического творчества Университета. За 2005–2008 гг. 14 сотрудников Университета за изобретательскую деятельность были поощрены Министерством транспорта Российской Федерации и ОАО «Российские железные дороги».



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

СВИДЕТЕЛЬСТВО

на товарный знак (знак обслуживания)

№ 326982

Правообладатель: *Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования "Петербургский государственный университет путей сообщения", 190031, Санкт-Петербург, Московский пр., 9 (RU)*

Заявка № 2006709656
Приоритет товарного знака 07 апреля 2006 г.
Зарегистрировано в Государственном реестре товарных знаков и знаков обслуживания Российской Федерации *24 мая 2007 г.*
Срок действия регистрации истекает 07 апреля 2016 г.

Руководитель Федеральной службы по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам

Б.П. Симонов







Свидетельство на регистрацию товарного знака ПГУПС.
Товарный знак ПГУПС. Корпоративный значок Университета.
Значок выпускника ПГУПС. 2007 г.

Учеными Университета получены патенты по следующим основным научным направлениям: электрический подвижной состав железных дорог, метрополитена, городского транспорта; преобразовательная техника; устройства электрической централизации стрелок и сигналов, устройства контроля электрического монтажа; прикладная сверхпроводимость; высокоскоростной наземный транспорт; космическая техника; специальное машиностроение; способы монтажа и усиления строительных конструкций; современное материаловедение и экология; создание бетонов различной плотности и повышенного качества; создание керамических и жаростойких композиционных материалов на основе техногенного сырья; нанотехнологии и др.

Патентным отделом совместно со службой связи с общественностью Университета было обеспечено важное действие — Федеральной службой по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам выдано свидетельство[1] на собственный товарный знак (знак обслуживания) Университета, в котором закреплен за вузом исторически важный символ — «топор и якорь»[2]. Этот символ использовался для обозначения железнодорожного подвижного состава — локомотивов и вагонов железных дорог Союза ССР, принадлежащих Наркомату путей сообщения до 1933 г.[3]

Финансово-экономическая деятельность Университета в новых условиях

Время 1999–2004 гг. было периодом подготовки и начальным этапом реформы отрасли, последствия которой сказались и на системе финансирования учебных заведений. Администрация ПГУПС по инициативе ректора В. И. Ковалёва активно развивала различные формы вузовской деятельности, приносящие Университету дополнительные внебюджетные средства. В вузе были существенно укреплены экономическая служба, возглавляемая д-ром техн. наук С. В. Елизаровым, и управление бухгалтерского учета и контроля во главе с главным бухгалтером Т. Ю. Кудрявцевой[4].

В общем объеме финансирования (в среднем за 5 лет, 1999–2004 гг.) средства государственного бюджета составляли 18,2%, собственные внебюджетные средства — 59,3%, целевые средства

---

[1] Приоритет на указанный знак зарегистрирован 7 апреля 2006 г.

[2] Основные символы корпоративного знака — топор и якорь — заимствованы с эмблемы 1830 г. Управления сухопутных и водных путей сообщения, чем подчеркнута преемственность традиций поколений транспортников XIX, XX и XXI вв. Топор и якорь в далекие годы означали возможность прокладки путей сообщения через леса и водными путям. Эти символы помещены в круг — «колесо» — одно из самых гениальных изобретений человечества в области транспорта. Буква «У» обозначает «Университет», а ее графическое изображение — специфику нашего отраслевого втуза, схематически отображая развитие, соединение и разветвление путей сообщения.

[3] Корпоративным знаком НКПС стал так называемый «французский ключ, перекрещенный с молотком» — знаменитые «молоточки и ключи», красовавшиеся на форменном обмундировании всех советских железнодорожников (Приказ НКПС от 20 декабря 1933 г. № 517 Ц «О постановке на подвижном составе под гербом Союза Советских Социалистических Республик нового знака. Французский ключ и молоток») [РГАЭ. Ф. 1884, оп. 40, д. 396. Л. 285].

[4] В послевоенные годы главными бухгалтерами вуза работали П. А. Васильев, К. П. Поплавский, Н. М. Козловская, З. С. Егорова.

отрасли — 22,5%. Оказывалась большая поддержка со стороны министра путей сообщения Н. Е. Аксёненко. Объем финансирования Университета МПС и Октябрьской железной дорогой составил с 1999 по 2003 г. 648,2 млн. руб. Целевые средства предприятий отрасли использовались для доплат за ученые степени и на формирование стипендиального фонда (8,7%), на капитальный ремонт зданий Университета (67,7%); на развитие учебно-лабораторной базы (23,6%).

Объем целевого финансирования не был стабильным, максимальные средства — 279,4 млн. руб. — были выделены отраслью в 2001 г. Далее целевое финансирование в связи с реформированием отрасли сократилось и в 2004 г. составило всего 8,8 млн. руб. (доплата за ученые степени в первом полугодии 2004 г.).

Важнейшую роль в обеспечении жизнедеятельности вуза стали играть собственные внебюджетные доходы. В общем объеме финансирования за 1999–2004 гг. они составили в среднем почти 60%, а к 2007 г. увеличились до 74,6% (1204,2 млн. руб.) от всех источников финансирования[1]. За счет внебюджетных средств на протяжении ряда лет в Университете обеспечивается выплата работникам дополнительного должностного оклада и финансируются программы развития материально-технической базы, программы воспитательной работы со студентами.

Подразделения Университета осуществляли платные работы и услуги более чем по 30 видам деятельности, основные из них — платные образовательные услуги всех видов, предоставление мест в общежитиях, доходы от Дома физической культуры, услуги медицинского оздоровительного комплекса и др., а также, конечно, оплата выполненных сотрудниками Университета научных работ.

Платные образовательные услуги — основные в перечне услуг, предоставляемых Университетом. Доходы от подготовки специалистов с полной компенсацией затрат за пять лет выросли в 4,8 раза. Это достигнуто за счет ежегодного увеличения количества студентов, обучающихся на коммерческой основе, расширения предоставления второго высшего образования, которое ведется на тех же основаниях. Ректоратом вуза были усилены структуры вуза, обеспечивающие данное направление, создан отдел коммерческого обучения, который возглавил А. П. Зеленченко.

---

[1] *Елизаров С. В.* Проректор по экономической работе. Доклад «Итоги экономической работы в 2007 году и задачи подразделений на 2008 год». Заседание ученого совета 27 марта 2008 г.: Стенографический отчет [Архив ПГУПС].



Рабочая встреча в ПГУПС, обсуждение плана развития учебно-лабораторной базы. 2000 г. Слева направо (в первом ряду): ректор ПГУПС В. И. Ковалёв, министр путей сообщения РФ Н. Е. Аксёненко, губернатор Санкт-Петербурга В. А. Яковлев, начальник Московской железной дороги Г. М. Фадеев.

К 2004 г. в Университете был практически достигнут предельный контингент обучающихся, определенный аккредитацией вуза. Дальнейший рост численности студентов по очной форме обучения стал практически невозможным. Для обеспечения роста доходов необходимо было развивать безотрывные формы обручения, открывать новые специальности, привлекающие молодежь, а также вести более гибкую ценовую политику, устанавливая оптимальные цены на обучение по специальностям, пользующимся повышенным спросом. В 2008 г. контингент, обучающийся на коммерческой основе, составил в вузе 8517 чел., в том числе студентов дневной формы обучения — 3072 чел. В целом доход Университета от всех форм коммерческого обучения, включая дневное, очно-заочное, заочное, получающих второе высшее образование и обучающихся в аспирантуре, в 2008 г. составил 376 млн. руб., в том числе от дневной формы обучения 208 млн. руб.

В 2008 г. объем консолидированного бюджета Университета (т. е. сумма всех источников финансирования) составил 2002,2 млн. руб. (в 2007 г. — 1614,7 млн. руб.), из них средства государственного бюджета — 23%, или 460,7 млн.руб. (в 2007 г. 21,6 %,

или 349,4 млн. руб.).; средства, полученные от предпринимательской и приносящей доход деятельности (собственные средства вуза), — 74,2%, или 1485,1 млн. руб. (в 2007 74,6 %, или 1204,2 млн. руб); целевое финансирование ОАО «РЖД» за обучение «студентов-целевиков» — 54,9 млн. руб., или в общем объеме средств 2,8 %. Кроме того, по линии ОАО «РЖД» на поддержку физкультурной работы со студентами поступило в 2008 г. 1,5 млн. руб.[1]

В связи с расширением деятельности вуза как юридического лица в различных сферах хозяйственной деятельности, изменением и развитием законодательства в области гражданского права, трудовых отношений, появлением новых, предусмотренных законодательством процедур по приобретению вузом как государственным учреждением оборудования, материалов и услуг на конкурсной основе, в Университете было создано управление правового обеспечения, которое возглавила юрист И. С. Мачеча, имеющая большой практический и педагогический опыт работы. В 2007 г. создан отдел по торгам, который организует процедуру закупки материалов, оборудования и услуг Университетом. В 2008 г. образовано управление недвижимым имуществом Университета, руководителем которого назначен Н. С. Рогалев.

Социальная защита

На протяжении нескольких лет в Университете функционирует Социальный отдел, координирующий всю деятельность по социальной защите сотрудников, анализирующий социальную обстановку и ситуацию в Университете, потребности и цели социального развития коллектива, способствующий созданию оптимальных условий для жизни и труда работников вуза.

В соответствии с действующим законодательством гарантированное государством социальное страхование работников осуществляется за счет средств Фонда социального страхования Российской Федерации. Применительно к Университету основными направлениями использования средств социального страхования являются выплаты пособий: по временной нетрудоспособности; беременности и родам; женщинам при

---

[1] *Елизаров С. В.*, проректор по экономической работе. Доклад на ученом совете Университета «Итоги экономической работы Университета в 2008 году и задачи подразделений на 2009 год» 26 марта 2009: Стенографический отчет [Архив ПГУПС].

рождении ребенка и по уходу за ребенком до достижения им возраста 1,5 лет; оплата путевок в детские оздоровительные лагеря и в санаторно-курортные учреждения, и др. Пособия по временной нетрудоспособности составляют до 70% от общего количества, в 2007 г. на эти цели было израсходовано 3,9 млн. руб., в 2008 г. — 5,3 млн. руб.

Действующий в настоящее время Коллективный договор, в соответствии с которым строится внутренняя вузовская система социальных льгот и гарантий для сотрудников вуза, был заключен в марте 2007 г. В его рамках реализуются более десяти различных социальных программ, в частности, охрана здоровья работников, включающая в себя оказание первичной медико-санитарной помощи через систему специализированных учреждений; коллективное добровольное медицинское страхование; организацию медицинских осмотров сотрудников; санаторно-курортного лечения и организации отдыха работников и их детей; социальной поддержки работников через систему оказания различных видов материальной помощи; улучшения жилищных условий сотрудников; социальной поддержки студентов, аспирантов, докторантов и соискателей; социальной поддержки работников-пенсионеров; развитие массовой физкультуры и спорта.

Университет имеет ряд социальных объектов: медицинский оздоровительно-профилактический центр, спортивный комплекс с бассейном, комбинат общественного питания, базы отдыха, Юсуповский сад.

На протяжении десятилетий ЛИИЖТ располагал поликлиникой[1], входившей в систему отраслевого здравоохранения[2] Министерства путей сообщения СССР. В послевоенные годы в институтской поликлинике сформировался коллектив опытных врачей и среднего медицинского персонала.

В начале 2000-х годов в связи с ликвидацией Министерства путей сообщения и изменением всей системы финансирования высших учебных заведений отрасли, а также осуществляемой в стране реформой здравоохранения было прекращено централизованное государственное финансирование работы поликлиники при Университете.

---

[1] Она размещалась в первом этаже 2-го корпуса.

[2] В 1809 г. при Институте Корпуса инженеров путей сообщения был организован лазарет на пять коек. В 1893 г. лазарет был преобразован в амбулаторию, а в 1938 г. — в полноценную поликлинику.

В силу этих обстоятельств в 2003 г. поликлиника при Университете была преобразован в Медицинский оздоровительно-профилактический центр (МОПЦ), который возглавляет Э. В. Комличенко. В медицинском центре сотрудникам и студентам оказывается амбулаторная, лечебно-диагностическая и профилактическая помощь, на что ежегодно Университетом расходуется от 11 до 13 млн. рублей. Помимо этого около двух тысяч сотрудников Университета застрахованы по системе добровольного медицинского страхования. Объем финансирования на эти цели в 2007 г. составил 10,4 млн. руб., в 2008 г. увеличен до 11,5 млн. руб.

Университет располагает инфраструктурой загородного отдыха сотрудников — базами в поселках Вырица и Толмачево общей вместимостью около 200 мест, куда работникам Университета и членам их семей предоставляются льготные путевки. Затраты на содержание баз отдыха в 2005–2008 гг. составили 4,2 млн. рублей.

В 2008 г. в социальном отделе на учете находилось 707 ветеранов войны и труда, из них 285 продолжают работать в Университете. К участникам Великой Отечественной войны, неработающим одиноким инвалидам, вдовам и вдовцам ветеранов, нуждающимся в обслуживании на дому, проявляется особое внимание.

Для ветеранов войны и труда организуются праздничные мероприятия, посвященные дню снятия блокады Ленинграда, дню Победы и др. Выплачивается разовая материальная помощь. На эти цели ежегодно из бюджета Университета выделяется около 1,5 млн. рублей.

В 50–90-е годы организация общественного питания в Институте обеспечивалась ведомственными структурами рабочего снабжения железнодорожного транспорта. Институт располагал несколькими столовыми и буфетами в учебных корпусах и общежитиях. В условиях обострения социально-экономического положения в обществе и развала советской ведомственной структуры снабжения, восстановления частнокапиталистического предпринимательства в 90-е годы произошла коренная перестройка системы общественного питания. В Институте, позже — Университете, работали несколько точек общественного питания разной формы собственности. В силу общего роста цен и снижения уровня заработной платы и стипендий они, в целом, были не очень доступны для многих преподавателей и студентов.

Коренная реорганизация системы общественного питания в Университете была проведена в начале 2000-х годов. В 2005 г.



Студенческая столовая в седьмом корпусе Университета в ожидании большого перерыва. 2009 г.



Преподавательское кафе Университета. 2009 г.

создается единый комбинат общественного питания как структурное подразделение вуза, объединившего все столовые вуза, включая расположенные в общежитиях. Его директором назначен опытный производственник В. Ю. Кузнецов. Усилиями ректората и работников комбината была проведена большая работа по ремонту помещений столовых, модернизации технологического и торгового оборудования, созданию новых торговых точек.

В настоящее время Университет располагает столовыми для преподавателей и студентов на 700 посадочных мест в учебных корпусах; первом, втором и пятом общежитиях.

Обновление учебной и социальной базы, общежитий вуза

Функционирование сложного механизма вуза во всем многообразии учебно-воспитательной, научной, социальной жизни невозможно без должного материально-технического обеспечения. К 1999 г. износ основных фондов вуза составил более 65%, что во многом было вызвано финансированием высшей школы по остаточному принципу в предыдущее десятилетие.

В 1999 г. была осуществлена серьезная реорганизация структуры административно-хозяйственных подразделений вуза. Проректором по оперативно-производственным вопросам была назначена канд. техн. наук, доцент В. Д. Мартынова. В относительно короткий срок она сплотила вокруг себя работоспособную команду руководителей подразделений и специалистов, способных обеспечить обслуживание и развитие сложного учебно-научного и производственно-бытового комплекса. Это заместители проректора Т. С. Титова и В. И. Сорокин, начальник эксплуатационного отдела Н. В. Ёршиков, начальник управления жилищного фонда А. А. Дуркин и др.

В ноябре 2000 г. Министерство путей сообщения соответствующим указанием обеспечило комплексное решение проблем реконструкции материально-технической базы вузов. Была осуществлена планомерная работа по капитальному ремонту, а подчас и реставрации по жестким требованиям надзорных органов, значительной части учебных корпусов и общежитий Университета. С 1999 по 2004 г., в том числе и с помощью средств МПС России, удалось реконструировать 74% площадей учебных корпусов, 83% площадей общежитий. Проблемы



Ремонтные работы во дворе Дворца Юсуповых. 2002 г.



Дворец Юсуповых зимой. 2008 г.



Белый зал Дворца до реставрации. Здесь размещалась лаборатория кафедры ЭВМ. 80-е годы



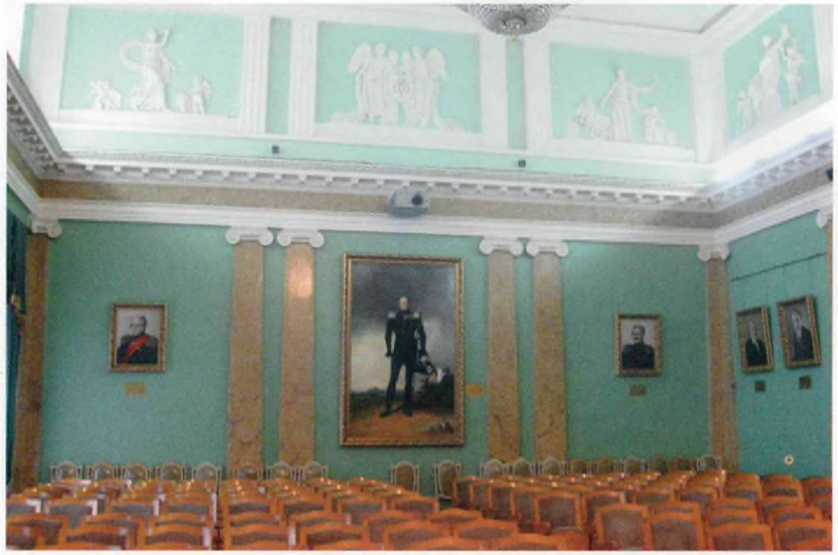
Белый зал Дворца после реставрации. 2003 г.



Анфилада Дворца в процессе реставрации. 2002 г.



Музей-кабинет А. Бетанкура. 2007 г.

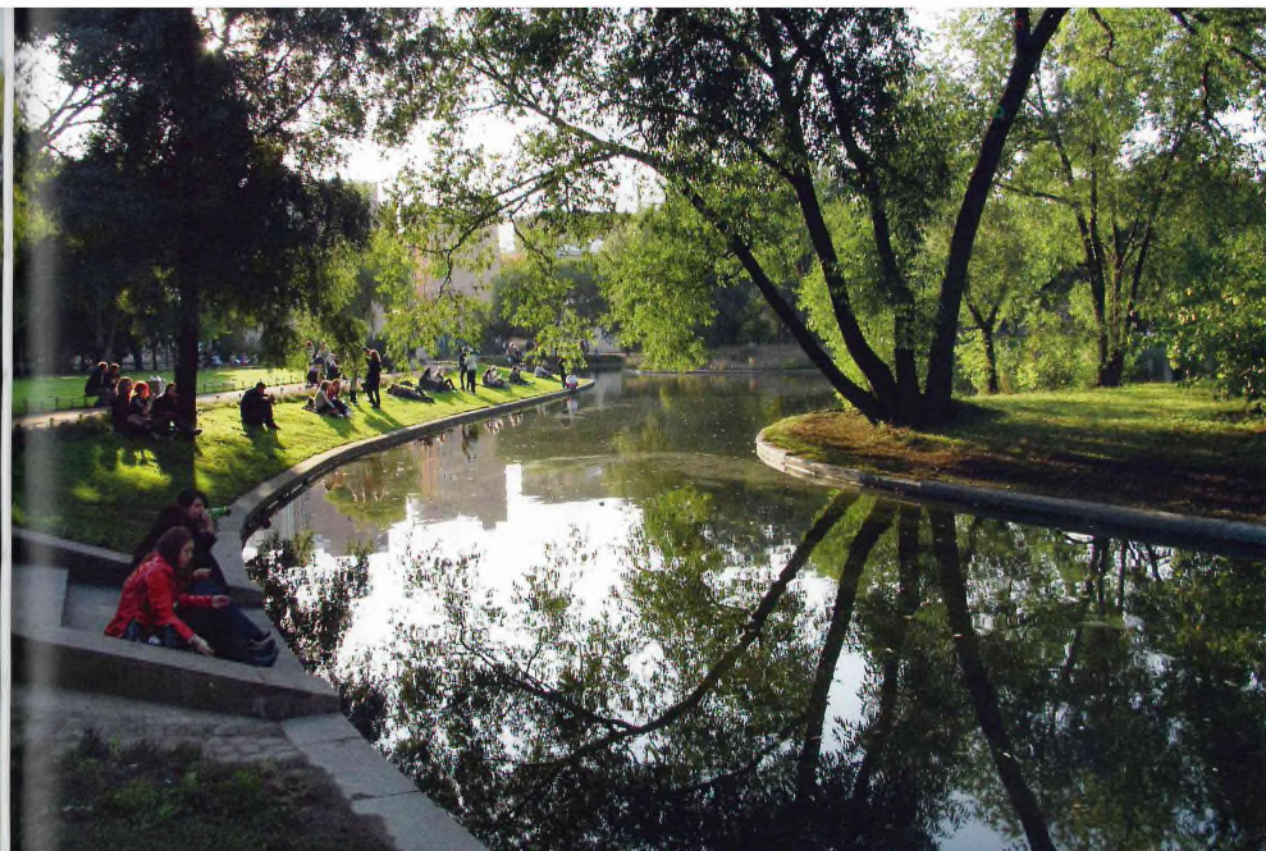


В 2008 г. в обновленный актовый зал на свое историческое место вернулся портрет основателя Института императора Александра I (копия с работы художника Джорджа Георга Доу, хранящейся в Екатерининском дворце г. Пушкина). 2009 г.



Юсуповский дворец — привлекательное место для съемок исторических фильмов








В добрый путь!

переоснащения решались в комплексе — одновременно с ремонтными работами полностью обновлялась и учебно-лабораторная база кафедр.

К началу 2000 г. в Университете имелось 141 учебная лаборатория. Уже к 2004 г. были полностью модернизированы 105 из них общей площадью более 10 тыс. кв. м. За этот же период большие работы проведены по переустройству и обновлению сетей и коммуникаций: было переложено около 3 км кабельных линий электроснабжения, заменены шесть силовых трансформаторов, создана специальная сеть электроснабжения компьютеров, которая обезопасила дорогую информационно-вычислительную технику от сбоев в работе, введена в строй электронная АТС Университета на 600 номеров, значительно улучшившая телефонную связь подразделений.

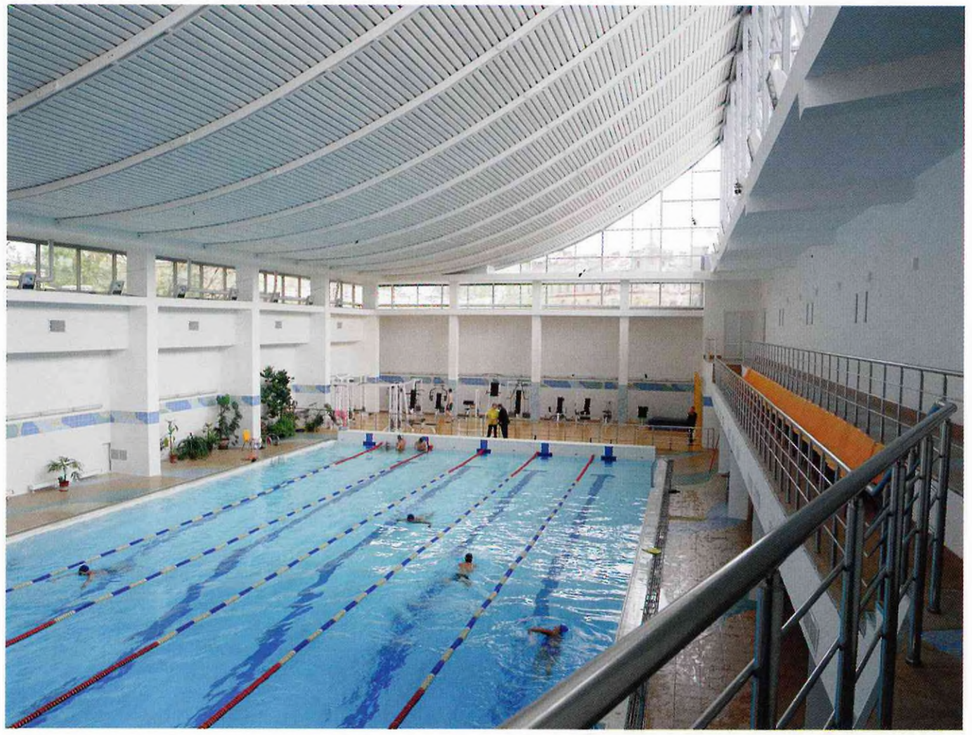
Важным этапом стало завершение реставрации «родового гнезда Университета» — Дворца Юсуповых на Фонтанке[1]. Ремонту предшествовало грандиозное переселение из дворца различных подразделений, включая кафедры электротехнического факультета, и формирование в Юсуповском дворце комплекса гуманитарных кафедр и факультета экономики и социального управления. В результате после завершения реставрационных работ был фактически создан культурно-социальный центр не только Университета, но и Адмиралтейского района и города, в котором совмещаются цели проведения учебно-воспитательной работы вуза и культурных мероприятий, включая фестивали, выставки, концерты.

Дворец Юсуповых на набережной р. Фонтанки и Юсуповский сад всегда составляли единый архитектурно-парковый ансамбль. В советское время сад перешел из ведения МПС под опеку городских властей. Сад оставался излюбленным местом отдыха горожан, на пруду функционировала лодочная станция, зимой устраивали каток. В парке была летняя открытая эстрада. После войны сад приобрел статус городского детского парка. С началом социально-экономического развала 80–90-х годов сад пришел в упадок. Несмотря на проведенный в конце 80-х годов капитальный ремонт, чистку пруда, сад быстро превращался в криминогенную зону, стал местом сбора асоциальных элемен-

[1] В советское время во Дворце Юсуповых на набережной р. Фонтанки находились различные учреждения социального назначения. В 1954 г. здесь разместили кафедры и лаборатории электротехнического факультета ЛИИЖТ.



Реконструкция мемориального двора Университета. 2009 г.



Обновленный плавательный бассейн Дома физической культуры и спорта. 2008 г.



Первое общежитие Института на 7-й Красноармейской ул., д. 12. 2008 г.



Пятое общежитие на Малой Посадской ул., д. 22-24. 2008 г.



Третье общежитие в Столярном пер., д. 6. Мемориальная доска в память великого путешественника Н. М. Пржевальского. 2008 г.





Комнаты в студенческих общежитиях. 2008 г.

тов, были разбиты фонари освещения, сломаны скамейки, сгорела летняя эстрада.

На протяжении нескольких лет администрация Университета добивалась передачи Юсуповского сада вузу. Вопрос об этом памятнике садово-парковой архитектуры решался на уровне Правительства страны. С 2004 г. сад передан Университету в оперативное управление. В структуре учебного заведения был создан специальный отдел, на который возложены функции содержания сада. Университет вложил средства в его ремонт и реконструкцию, привел в порядок зеленые насаждения, обеспечивает охрану территории и поддержание общественного порядка. Сегодня Юсуповский сад – одно из лучших садово-парковых образований Санкт-Петербурга, место отдыха горожан, здесь проводятся городские и районные фестивали, концерты, спортивные игры.

В последующие годы ремонт и реконструкция зданий и помещений вуза продолжались. Однако, как уже отмечалось, эти работы проводились теперь практически полностью за счет средств, самостоятельно заработанных Университетом. Был расселен жилой дом[1] на территории Университета, в этом здании после проведения реконструкции, был размещен факультет довузовской подготовки.

В 2008 г. завершился капитальный ремонт Дома физической культуры Университета. Помимо косметического ремонта всех помещений были полностью заменены системы водоподготовки бассейна, вентиляции и кондиционирования воздуха, проведен ремонт кровли и некоторых несущих стеновых конструкций.

В 2009 г. Университет располагал восьмью общежитиями общей площадью около 71 тыс. кв. м на 2889 мест, из них 1883 — для бюджетных студентов и 1006 для коммерческих. Уже в 1999–2004 гг. практически во всех общежитиях был проведен капитальный и текущий ремонт. В 2003 г. жилищно-коммунальный отдел реорганизован в Управление жилищного фонда, наделенное соответствующими функциями по контролю, учету и распределению имеющегося жилого фонда. Ректорат Университета поставил перед Управлением задачу: превратить жилищный фонд общежитий из дотационного в рентабельный, что и было достигнуто. В 2008 г. доходы Университета от общежитий увеличились, они достигли 90,5 млн. руб.[2]

---

[1] Адрес: Московский пр., д. 9.

[2] *Елизаров С. В.*, проректор по экономической работе. Доклад «Итоги экономической работы в 2008 году и задачи подразделений на 2009 год». Заседание ученого совета 26 марта 2009 г. Стенографический отчет [Архив ПГУПС].

Их дальнейшее увеличение возможно за счет оптимизации соотношения между количеством мест, предоставляемых бюджетным и коммерческим студентам, а также повышения коэффициента использования гостевых комнат.

Управление качеством деятельности вуза

В настоящее время особое значение приобретает обеспечение конкурентоспособности вуза в его деятельности на рынке образовательных и других услуг. В связи с этим в мае 2004 г. ректором Университета в целях повышения качества образовательной и научно-исследовательской деятельности, более полного учета требований потребителей в лице государства, предприятий железнодорожного транспорта, других отраслей промышленности, студентов, аспирантов, докторантов и других категорий потребителей в ПГУПС было создано Управление по качеству Университета в составе пяти человек под руководством д-ра техн. наук, профессора Т. М. Петровой[1].

На Управление по качеству возложены следующие основные функции: поддержание в рабочем состоянии Системы менеджмента качества (СМК) и ее дальнейшее совершенствование; подготовка предложений по формированию политики и целей Университета в области качества; анализ политики в области качества на ее актуальность; разработка документированных процедур СМК, их согласование, утверждение, внедрение и актуализация; организация и проведение внутренних аудитов, систематизация их результатов и подготовка материалов руководству ПГУПС для оценки состояния СМК; выявление и анализ несоответствий, отмеченных при аудите, оказание помощи в их устранении; участие в анализе претензий потребителей к качеству услуг, оказываемых Университетом; подготовка к инспекционному аудиту; представление отчетов о функционировании СМК и оценка ее результативности; осуществление связи со сторонними организациями по вопросам, касающимся СМК; оказание методической помощи подразделениям в вопросах СМК.

В 2007 г. сотрудниками Управления разработана, внедрена и сертифицирована система менеджмента качества Университета в соответствии с международным стандартом ИСО 9001:2000.

---

[1] Приказ по ПГУПС от 4 мая 2006 г. №9/ОД [Текущий архив ПГУПС].



СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ РУССКОГО РЕГИСТРА

СЕРТИФИКАТ

СООТВЕТСТВИЯ СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

Настоящим удостоверяется, что система менеджмента качества

Государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования "Петербургский Государственный Университет Путей сообщения",

включая филиалы, указанные в Приложении 2 к Сертификату

Россия, 190031, Санкт-Петербург, Московский пр., 9

была проверена и признана соответствующей стандарту

ИСО 9001:2000

в отношении образовательной деятельности по подготовке кадров с высшим профессиональным образованием (бакалавр, специалист, магистр) согласно области государственного лицензирования и области аккредитации, научно-исследовательской деятельности и подготовки научных и научно-педагогических кадров согласно профилю университета, учебно-методической деятельности, издательской деятельности

№: 07.135.026

от 16 мая 2008 г.

Система менеджмента сертифицирована с 2007 года

Сертификат действителен до 15 марта 2010 г.

Сертификат теряет силу в случае невыполнения условий сертификации

Условия сертификации расположены на официальном Интернет - сайте по адресу:

IAF IQNet

СЕРТИФИКАТ РУССКОГО РЕГИСТРА 003173



IQNet

THE INTERNATIONAL CERTIFICATION NETWORK

CERTIFICATE

IQNet and
Certification Association "Russian Register"
hereby certify that the organization

State educational institution for professional education "Petersburg State Transport University"
including branches listed in the Annex 1 to the Certificate

9, Moskovsky pr., Saint-Petersburg, 190031, Russia

for the following field of activities

educational activities of training people in higher professional education (Bachelor, Specialist, Master) in accordance with the scope of the state licensing and the area of accreditation, scientific research and training of professionals and academic personnel according to the type of the University, teaching methods and technologies and publishing activities

has implemented and maintains a

Management System

which fulfils the requirements of the following standard

ISO 9001:2000

Issued on : 18th May, 2008
Validity date : 15th March, 2010

Registration Number :RU-07.135.026

IQNet

René Wasmer
President of IQNet

Arkady Vladimirtsev
Director of Russian Register

IQNet Partners*:

Сертификат соответствия системы менеджмента качества ПГУПС. 2008 г.

ПГУПС является одним из первых вузов в стране, имеющих сертифицированную систему менеджмента качества.

В результате внедрения системы менеджмента качества более четкой стала система управления внешней и внутренней документацией, в каждом подразделении назначены ответственные по СМК, проведено обучение и аттестация внутренних аудиторов, которые прошли тестирование и были аттестованы как внутренние аудиторы. Одной из процедур, позволяющих выявить основные направления совершенствования системы менеджмента качества, является внутренний аудит. За время существования Управления по качеству было проведено более 300 плановых внутренних аудитов в подразделениях Университета. Это позволяет анализировать результаты деятельности подразделений и намечать мероприятия по их совершенствованию.

Сформулированы долгосрочные стратегические цели Системы менеджмента качества ПГУПС. Среди них: подготовка высококвалифицированных специалистов для железнодорожного транспорта, строительства и других отраслей народного хозяйства, завоевание лидирующего положения на рынке образовательных услуг среди политехнических вузов России; интеграция научной и образовательной деятельности при опережающем развитии научных исследований

по проблемам железнодорожного транспорта и строительства, развитие на этой основе у студентов творческих исследовательских навыков; подготовка и постоянное повышение квалификации научно-педагогических кадров для обеспечения конкурентоспособности во всех сферах деятельности, сохранения и преумножения научного потенциала Университета; повышение квалификации специалистов с высшим образованием, работающих на железнодорожном транспорте, в строительстве и промышленности; широкое внедрение научно-технических разработок Университета на российском и международном рынках; развитие инновационных проектов в образовании и науке; создание действенных инструментов социальной защиты работников Университета и студентов, совершенствование мотивации персонала; развитие современного информационного обеспечения деятельности Университета; интеграция Университета в мировое научно-образовательное пространство.

Библиотека Университета

Во второй половине XX века научно-технической библиотекой вуза руководили опытные специалисты, большие знатоки литературы и библиотечного дела Н. В. Крицук, Н. А. Портнов, Ф. К. Бернгард. В 1999 г. старейшая транспортная библиотека страны, которую с 1996 г. возглавляет специалист в области библиотечного дела и информационных систем Л. М. Родионова, получила дополнительные площади для хранения своих фондов. Был реализован задуманный в начале XX века архитектором И. С. Китнером проект пристройки к библиотечному корпусу. Основные фонды библиотеки разместились на шести этажах книгохранилища, а редкий фонд сосредоточен, как и раньше, в старинных шкафах. В начале первого десятилетия XXI века были отремонтированы и оснащены новой мебелью отделы учебной литературы и научно-библиографический отдел. Отдел художественной литературы разместился в новых помещениях в первом корпусе.

В 2003 г. научно-техническая библиотека Университета была отнесена к категории крупнейших библиотек России[1]. Это высо-

[1] Приказ Министерства культуры РФ № 1156 от 27.08.2003 «О внесении Научно-технической библиотеки ПГУПС МПС России в Приложение к перечню библиотек, руководящим работникам которых установлены разряды оплаты труда в максимальных размерах по соответствующим должностям».



Пристройка к библиотечному корпусу. 2008 г.

кая оценка деятельности и коллектива библиотеки и всего вуза. В ее фондах насчитывается более 1 млн. 300 тыс. единиц хранения книг, альбомов, журналов, газет, других документов, многие из них уникальны. Ежегодно на комплектование библиотеки расходуется около 4 млн. руб., что дает возможность выписывать необходимые научно-технические издания, в том числе и зарубежные. К началу 1999 г. библиотека располагала всего тремя персональными электронно-вычислительными машинами, в 2008 г. в ней функционировало уже более 70 компьютеров, активно развивался современный библиотечно-информационный процесс, направленный на то, чтобы позволить всем желающим работать с электронным каталогом и тематическими базами данных.

Однако при самом современном техническом и программном оснащении библиотека бесполезна без своего персонала, занятого поиском, приобретением, систематизацией, каталогизацией, переводом на электронные носители, хранением, подбором для читателя, выдачей, а иногда и работой по возврату назад в хранилище, литературы, находящейся в постоянном обороте.

В коллективе научно-технической библиотеки Института — Университета всегда работали и работают сегодня ква-





Тематические выставки в научно-технической библиотеке Университета



Директор научно-технической библиотеки Л. М. Родионова показывает испанским гостям выставку, посвященную А. Бетанкуру. 2008 г.



Н. В. Крицук



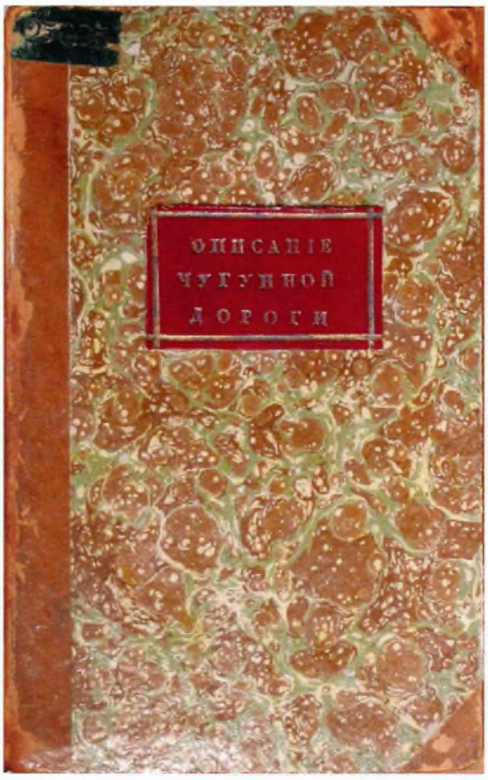
Н. А. Портнов

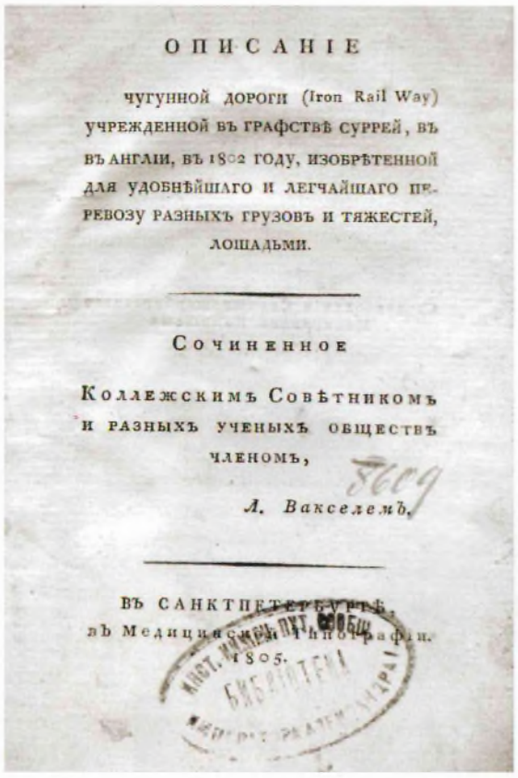


Ф. К. Вернгард



Методический семинар научно-технической библиотеки. 2009 г. Слева направо: Н. В. Трепетина, Е. Г. Дятлова, С. П. Окунь, Е. В. Богданова, И. В. Пархаева, Л. А. Громова, Л. М. Родионова





ОПИСАНІЕ

чугунной дороги (Iron Rail Way) учрежденной въ графствѣ Суррей, въ Англіи, въ 1802 году, изобрѣтенной для удобнѣйшаго и легчайшаго перевозу разныхъ грузовъ и тяжестей, лошадьми.

Сочиненное

Коллежскимъ Совѣтникомъ и разныхъ ученыхъ обществъ членомъ,

А. Вакселемъ.

3609

Въ Санктпетербургѣ,
въ Медицинской Типографіи.
1805.

МИСТ. ИНЖЕН. ПУТ. СООБЩ. БИБЛІОТЕКА ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I.

Обложка и титульный лист первой книги о железных дорогах на русском языке, изданной Л. Вакселем. 1805 г.



ПРИЛОЖЕНІЕ

НАЧЕРТАТЕЛЬНОЙ ГЕОМЕТРІИ

КЪ ВОЗДУШНОЙ ПЕРСПЕКТИВѢ,
КЪ ПРОЕКЦІИ КАРТЪ И КЪ ГНОМОНИКѢ.

Il est avantageux à l'éducation nationale de répandre les connoissances, qu'on peut tourner en profit des arts.

Monge. Leçons de l'Ecole Normale.

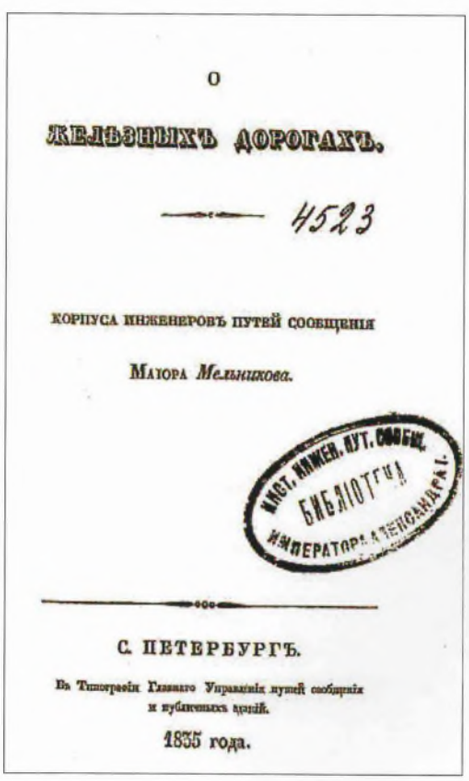
Изданное
А. А. СЕВАСТЬЯНОВЫМЪ,

МИСТ. ИНЖЕН. ПУТ. СООБЩ. БИБЛІОТЕКА ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I.

4096

С. ПЕТЕРБУРГЪ.
Въ Типографіи Главнаго Управленія путей сообщенія.
1831.

Титульный лист первого учебника по начертательной геометрии на русском языке, изданного А. Я. Севастьяновым в 1831 г.



О

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

4523

КОРПУСА ИНЖЕНЕРОВЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

Маіора *Мельникова.*

МИСТ. ИНЖЕН. ПУТ. СООБЩ. БИБЛІОТЕКА ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.
Въ Типографіи Главнаго Управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій.
1835 года.

Титульный лист первой монографии о железных дорогах П. П. Мельникова. 1835 г.

DESCRIPTION

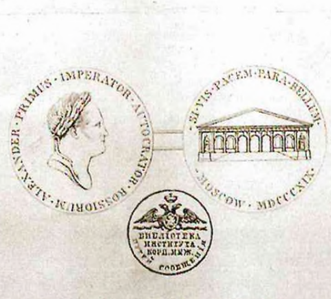
DE

LA SALLE D'EXERCICE

DE MOSCOU,

PAR Mr. DE BETANCOURT,

Lieutenant-Général au Service de S. Mté Impériale, Directeur-Général des Voies de Communication, Chevalier de l'Ordre de St. Alexandre, de Santiago d'Espagne, Membre correspondant de l'Académie royale des Sciences de Paris, etc. etc.



2683.

ST.-PÉTERSBOURG,

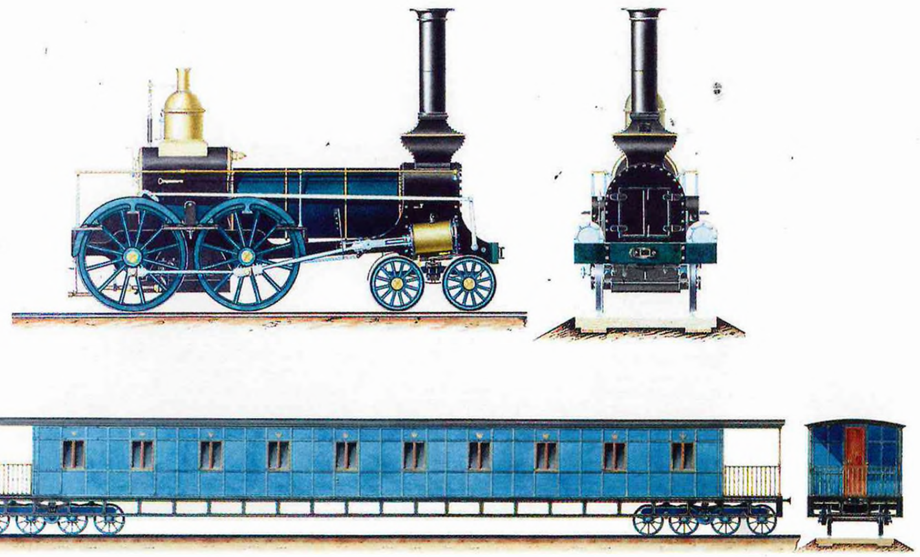
DE L'IMPRIMERIE DE P. P. ALEXANDRE PLUCHART.

1819.

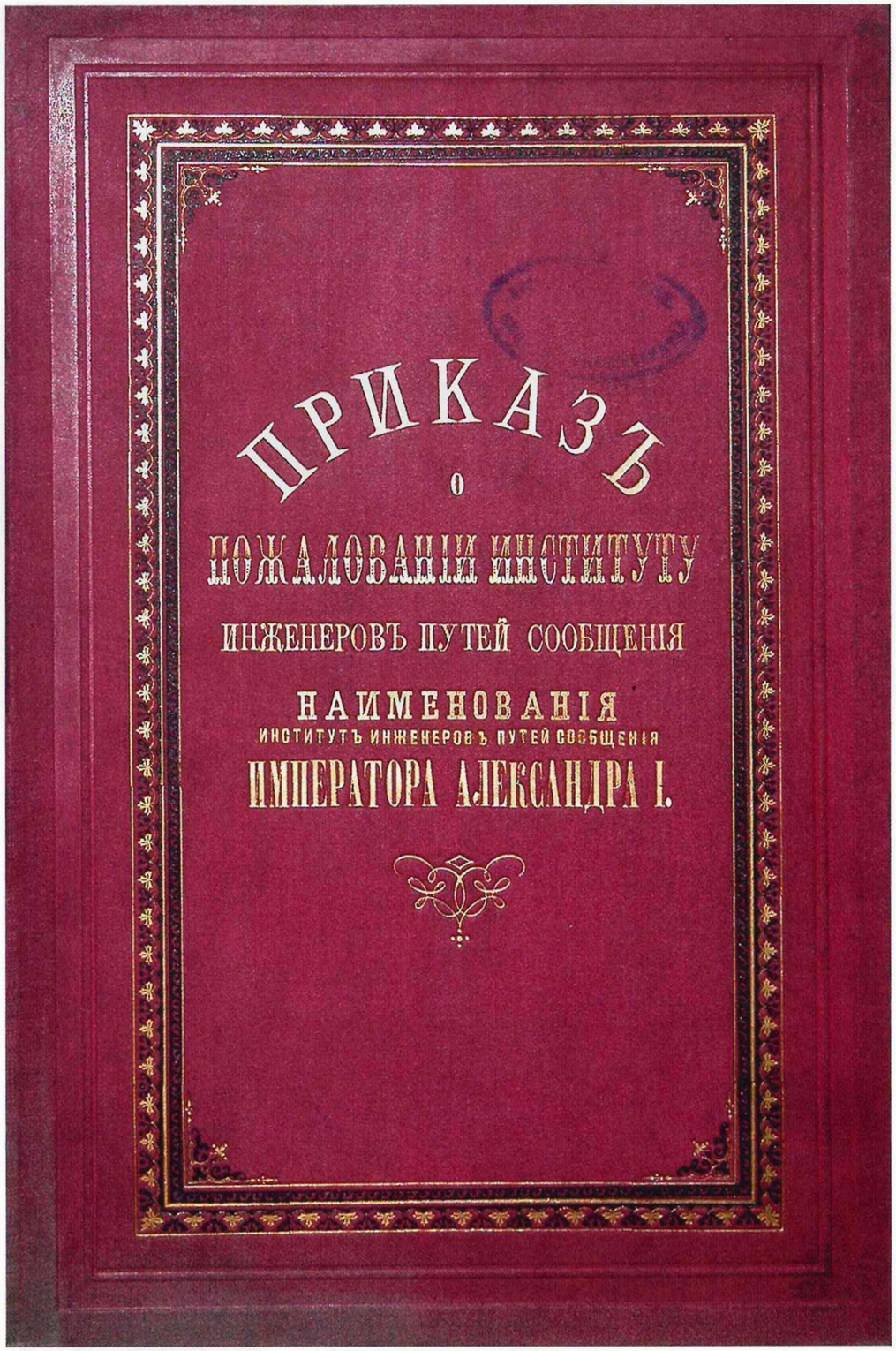
Титульный лист книги Августина Бетанкура с описанием построенного по его проекту в 1817 г. Манежа в Москве, изданной 1819 г. в Санкт-Петербурге на французском языке. Полное наименование книги: «Описание Московского манежа, сделанное г-ном де Бетанкуром, генерал-лейтенантом на службе Его Императорского величества, главным директором путей сообщения, кавалером Ордена Св. Александра, Сантьяго Испанского, членом-корреспондентом Королевской академии наук Парижа и прочая, прочая.»



Обложка атласа железной дороги Санкт-Петербург–Москва. 1851 г.



Рисунки из атласа:
пассажирский паровоз типа 2-2-0 (вверху);
императорский восьмиосный вагон


ПРИКАЗЪ
О
ПОЖАЛОВАНІИ ИНСТИТУТУ
ИНЖЕНЕРОВЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ
НАИМЕНОВАНІЯ
ИНСТИТУТЪ ИНЖЕНЕРОВЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ
ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I.

А. VII. 30.
19719
МИНИСТ. ИНЖЕН. ПУТ. СООБЩ.
БИБЛІОТЕКА
ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I.

ПРИКАЗЪ
ПО МИНИСТЕРСТВУ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Въ С.-Петербургѣ. Декабря 12-го дня 1877 года.

№ 163.

Въ ознаменованіе столѣтней годовщины дня рожденія блаженной памяти Императора АЛЕКСАНДРА I-го, основателя института инженеровъ путей сообщенія,—ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ Высочайше повелѣть соизволилъ:

— присвоить заведенію сему наименованіе *„Института инженеровъ путей сообщенія Императора АЛЕКСАНДРА I-го,“* и казенныя стипендіи, для учащихся въ этомъ заведеніи, именовать *„Александровскими“*.

О таковой Монаршей милости я счастливъ объявить по вѣдомству путей сообщенія и особо Начальству, профессорамъ и учащимся института инженеровъ путей сообщенія Императора АЛЕКСАНДРА I-го.

За прошлые семьдесятъ лѣтъ институтъ этотъ доставилъ отечеству свѣдущихъ и полезныхъ слугъ, которыхъ знаніями и трудами сооружены наши каналы, шлюзы, шоссе, замѣчательные мосты, телеграфы, московскіе водопроводы, памятники Императору НИКОЛАЮ I-му и Императрицѣ ЕКАТЕРИНѢ II-й въ С.-Петербургѣ, памятникъ тысячелѣтію Россіи въ Новгородѣ, цѣлая сѣть желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ около 20-ти тысячъ верстъ, и многія другія замѣчательныя сооруженія, остающіяся памятниками строительнаго и инженернаго искусства бывшихъ воспитанниковъ этого института.

Изъ питомцевъ сего института были полезные слуги отечеству и на другихъ поприщахъ,—въ томъ числѣ на поляхъ битвъ: бородинской, дрезденской и лейпцигской, въ отечественную войну 1812 и 1813 годовъ;—подъ стѣнами Карса и Ахалкалаки, въ 1828 и 1829 годахъ, а также и въ настоящемъ 1877 году, и въ войнахъ кавказской, венгерской и крымской. Представители сего института содѣйствуютъ отечеству и въ настоящей восточной войнѣ, службою въ тылу арміи и сооруженіемъ военныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ сознаніи такого полезнаго прошлаго, да послужитъ институтъ еще съ большею пользою впредь, содѣйствуя теоретическимъ и практическимъ успѣхамъ инженернаго искусства и укрѣпленію въ своихъ питомцахъ чувствъ долга и чести.—Симъ онъ содѣлается вполнѣ достойнымъ высокаго, отнынѣ вѣреннаго ему, имени Императора АЛЕКСАНДРА I-го, и высокой нынѣ оказанной ему, милости Императора АЛЕКСАНДРА II-го.

Подписалъ: Министръ Путей Сообщенія,
Генералъ-Адъютантъ *К. Посьетъ.*

Приказ министра путей сообщения от 12 декабря 1877 г. об объявлении решения императора Александра II о присвоении Институту имени Императора Александра I

Получено 12 Декабря 1877 года

МИНИСТРЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

№ декабря 1877 г.
с. № 8568.

ИМП. ИНЖЕН. ПУТ. СООБЩ. БИБЛІОТЕКА ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I.

Милостивый Государь,

Владиміръ Петровичъ.

Въ настоящій торжественный день столѣтія рожденія основателя Института Инженеровъ Путей Сообщенія, блаженной памяти Императора Александра I-го, я съ особымъ удовольствіемъ препровождаю къ Вашему Превосходительству, какъ законному начальнику сего Института, изданный 12-го сего декабря, приказъ

Храним в библиотеке Института" Вл. П. Соболевский 12 Дек. 1877 г.

Его Превосходству В. П. Соболевскому.

по вѣдомству путей сообщенія, № 163, о высокой Монаршей милости, сему Институту сказанной, и прошу Васъ, Милостивый Государь, сдѣлать этотъ приказъ извѣстнымъ, черезъ прочтеніе онаго въ именномъ быть сегодня торжественномъ собраніи въ конференцъ-залѣ Института.

Прошу Ваше Превосходительство принять увѣреніе въ совершенномъ моемъ почтеніи.

К. Посьетъ

Приказъ сей прочтенъ вслухъ въ конференцъ-залѣ Института въ четвертомъ присутствіи онаго торжественномъ 12-мъ Декабря 1877 года собравшемся.

В. Соболевский

Сопроводительное письмо министра К. Н. Посьета на имя директора Института В. П. Соболевского

лифицированные специалисты, беззаветно преданные своему делу. Большинство сотрудников глубоко и всесторонне знают огромный фонд, безошибочно ориентируются на этажах многих книгохранилищ, всегда готовы прийти на помощь читателям в поиске необходимой литературы. Даже при наличии самой современной компьютерной информационно-поисковой системы, в создании которой в последние годы в Университете был достигнут значительный прогресс, ученому, и начинающему, и маститому, зачастую не обойтись без консультации опытного библиографа. Иногда без каких-либо ясных ориентиров, порой на эвристическом уровне, библиотекарь по смутным, часто косвенным и противоречивым признакам находит читателю нужную книгу, статью, вырезку, храня в памяти невероятное количество информации. Среди опытных сотрудников библиотеки, щедро передающих свои знания молодому поколению, Н. В. Трепетина, Е. В. Богданова, Л. А. Громова, Е. Г. Дятлова и др.

По инициативе ректората в 2003 г. кардинально обновлены фонды методической литературы научно-технической библиотеки Университета — заменено почти 80 тыс. единиц хранения. Наряду с традиционными формами обслуживания читателей используются и новые технологии автоматизированной библиотечно-информационной поисковой системы ИРБИС. Поставка за довольно короткий срок 58 рабочих станций позволила не только продолжить работы по созданию электронного каталога и корпоративной росписи журналов, созданию полнотекстовых баз данных, но и разработать новые методики: резервное копирование фонда библиотеки, создание электронного систематического каталога и системы электронной книговыдачи. В настоящее время в компьютерном классе библиотеки читатели работают в электронном каталоге, используют полнотекстовые базы данных, электронные копии документов, фонд электронных носителей информации. Читатели также получили возможность работать через Интернет с электронным каталогом на сайте библиотеки (http://library.pgups.ru).

Фонд редких книг и рукописей, хорошо известный не только в России, но и за ее пределами, активно используется при выполнении различных запросов и составлении различных документов. К его материалам обращались при проведении реставрационных работ памятников архитектуры в Санкт-Петербурге во время подготовки к празднованию его 300-летия.

Фонд библиотеки комплектуется в основном регулярными и целенаправленными закупками научной, учебной и художественной литературы. Однако доброй традицией, уходящей корнями в вековую историю учебного заведения, является и дарение библиотеке книг авторами — профессорами, преподавателями, выпускниками вуза. Эти книги наряду с другими интереснейшими документами составляют бесценный фонд депозитарного хранения.

Своеобразный вторичный, но очень ценный справочно-информационный фонд библиотеки составляют хранимые в папках материалы — вырезки, ксерокопии, фотографии, списки литературных источников, подобранных для временных выставок, которые многие десятилетия традиционно устраиваются библиотекой к различным знаменательным событиям, памятным датам. В библиотеку переданы на хранение также многие подготовительные материалы, которые были собраны авторами в процессе написания книг и монографий и не вошедшие по каким-либо причинам в издание.

Документы из фонда библиотеки были представлены на различных выставках: посвященной Августину Бетанкуру в Мадриде в 1996 г., посвященной творчеству архитектора Вильгельма фон Треттера, организованной совместно с Университетом города Карлсруе (Германия), на выставке к 300-летию Санкт-Петербурга «От мифа к проекту», которая была проведена совместно с рядом организаций Швейцарии. Важным событием в культурной жизни Санкт-Петербурга стала выставка «Бетанкур в Санкт-Петербурге» в 2003 г.

Издательская деятельность

Одна из традиций, которыми славен Университет, — обеспечение учебного процесса высококачественными учебно-методическими пособиями. К началу XXI века в вузе ежегодно издавалось примерно 150 печатных листов учебно-методической литературы. С 1980 г. редакционно-издательским отделом руководила В. П. Игнатьева — высококвалифицированный редактор, прекрасный знаток русского языка и литературы, что во многом способствовало формированию коллектива редакторов, обеспечивавших подготовку рукописей на высоком уровне.

С 2000 г. Университет перешел на подготовку специалистов на основании Государственных образовательных стандартов.



Обложки журнала «Транспорт Российской Федерации»

Это потребовало создать новые учебные планы с включением новых дисциплин. Помимо планового обновления учебно-методической литературы, нужно было обеспечить эти курсы необходимой литературой, что требовало дополнительных затрат и повышения ритмичности работы в подготовке изданий, уменьшения продолжительности редактирования рукописей. В конце 90-х годов в силу объективных обстоятельств существенно увеличились сроки подготовки рукописей к изданию, возникли трудности в обеспечении студентов необходимой учебно-методической литературой, были случаи, когда выпущенные издания устаревали к моменту выхода в свет. Ректоратом были предприняты энергичные меры, направленные на нормализацию издательского дела. Важную роль в этой работе сыграла комиссия ученого совета по издательской деятельности Университета, председателем которой с 1998 по 2007 г. был профессор Ю. А. Верженский.

В 2002–2004 гг. был осуществлен ряд мер по поднятию издательской работы на должный уровень. Было образовано Издательство Университета, в 2004 г. его возглавила опытный администратор Л. А. Карпичева, которая, опираясь на поддержку ректората и комиссии по издательской деятельности ученого совета, смогла в течение года ликвидировать образовавшуюся задолженность в подготовке рукописей к печати, вывести издательство на ритмичный цикл работы.

В 2008 г. университет выпустил в свет около 800 учетно-издательских листов учебно-методической литературы общим тиражом более 90 тыс. экз. Изданы также монографии общим объемом 60 учетно-издательских листов. Существенно улучшились финансово-экономические показатели издательской деятельности. Университет стал постоянным участником выставок учебной и научно-технической литературы вузов, что в немалой степени способствует увеличению продажи работ, выпущенных Университетом. В 2008 г. комиссию ученого совета по издательской деятельности Университета возглавила д-р техн. наук, профессор Т. А. Белаш.

С 2005 г. Университет совместно с Российской академией транспорта начал выпуск нового журнала «Транспорт Российской Федерации», в редакционную коллегию которого вошли ведущие ученые и специалисты в области транспорта и транспортного строительства, главным редактором является ректор Университета профессор В. И. Ковалёв. Редакционная коллегия позиционирует журнал как издание «о науке, экономике и практике» транспорта и транспортного строительства в самом широком смысле, не ограничиваясь каким-либо одним или группой видов транспорта.

Журнал выходит шесть раз в год, уже получил известность и заслужил высокие оценки со стороны руководителей и работников транспортного комплекса не только России, но и министерств транспорта Украины, Белоруссии, Казахстана, Армении, Эстонии. На страницах издания выступают ведущие ученые, руководители отрасли, крупных транспортных компаний, субъектов Российской Федерации: министр транспорта И. Е. Левитин, его заместитель— А. С. Мишарин, президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин, старший вице-президент В. А. Гапанович, руководители федеральных агентств и служб.

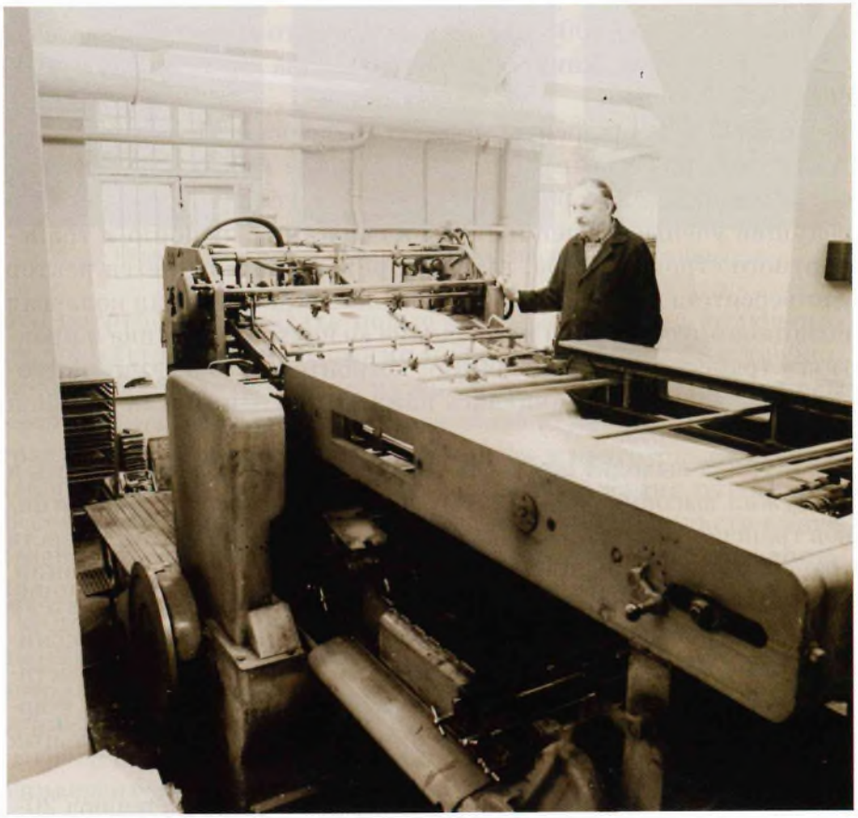
Безусловно, в дореволюционное время и позже, в период 20–30-х годов в Институте выполнялись работы по размножению



Участок ручного набора, наборщица И. В. Оконенко. 70-е годы



Участок линотипов, наборщица Г. А. Воробьева. 70-е годы.



Участок высокой печати, печатник И. Е. Бондаренко. 70-е годы.



Типография Института. Настройка одного из первых копировальных аппаратов «Ксерокс-1000». Слева направо: рабочий А. М. Витюгов, директор типографии И. И. Федоров, печатник В. Н. Дмитриев. 70-е годы.

учебно-методических и других материалов с использованием гектографического, литографического, стеклографического процесса; осуществлялись переплетные работы. Однако специальное структурное подразделение института для комплексного выполнения полиграфических работ — типография была создана только в 1946 г. Ее первым директором стал инспектор В. И. Иванов. Первоначальный штат типографии включал 11 человек: наборщики, линотописты, печатники, переплетчики, корректор, светокопировальщик. Типография института получила лучшее для своего времени оборудование высокой печати: линотипы, плоскопечатные машины, светокопировальный аппарат для размножения чертежей большого размера. Под типографию выделили помещения в первом корпусе института. Необходимо заметить, что в те годы все типографии и множительные участки в стране по требованиям к охране и пропускному режиму приравнивались к самым важным объектам. Все трудности организационно-технического плана были преодолены за несколько месяцев, и в 1947 г. типография выпустила для нужд Института первую печатную продукцию.

В 1952 г. директором типографии стала В. М. Реброва, которая проработала в этой должности до 1957 г., позже она многие

десятилетия трудилась в разных подразделениях вуза, закончив работу в середине 80-х годов в должности референта ректора Института. Непродолжительное время директором типографии был А. А. Котко. В том же 1957 г. это подразделение вуза возглавил Иван Иванович Федоров[1], который бессменно проработал до 1982 г. Под руководством И. И. Федорова подразделение превратилось в одну из мощных вузовских типографий города. Опытный руководитель, специалист высокого уровня, он пользовался непререкаемым авторитетом в коллективе. Он обладал прекрасными связями и контактами в типографском сообществе Ленинграда, что часто выручало в нелегкие 60–70-е годы, когда самые обычные расходные материалы, запасные части, бумага были острым дефицитом, строго распределяемым на основе централизованных поставок, а работать типографиям приходилось под жесточайшим контролем, как тогда говорили, «компетентных органов»[2].

В начале 80-х годов в мире началось технологическое переоснащение типографских работ, прежде всего переход на офсетную печать и электронную верстку, массовый отказ от высокой печати, линотипов, ручного набора даже в небольших типографиях. С уходом И. И. Федорова на заслуженный отдых типографию возглавил молодой энергичный инженер А. М. Кузнецов. Именно на его плечи выпала тяжелая миссия перевооружения типографии, что совпало по времени с тяжелыми явлениями в экономике страны в 90-е годы. Большая работа по реконструкции типографии в полной мере развернулась в начале XXI века. Был выполнен капитальный ремонт всех помещений подразделения, почти полностью заменено печатное и вспомогательное оборудование. Сегодня типография Университета — это пере-

[1] «Пойдите к первопечатнику...» — шутили в Институте, когда речь заходила о типографских работах, имея в виду совпадение имени и фамилии директора типографии Института и основоположника печатного дела на Руси Ивана Федорова.

[2] Типографии, множительные цехи, даже машинописные бюро были в советский период одними из самых охраняемых, проверяемых и малодоступных для всех остальных сотрудников подразделений организаций. Приходя в типографию, посетитель не имел права заходить далее приемной. После окончания работы типография и все помещения, где стояли множительные аппараты, тщательно опечатывались. Все это делалось для пресечения возможности размножить какой-либо текст без разрешения компетентных органов. Появление первых портативных копировальных аппаратов в Институте в конце 80-х — начале 90-х годов было поистине революционным явлением.



Директор издательства Университета Л. А. Карпичева и директор типографии А. М. Кузнецов за проверкой качества печати. 2009



Множительный участок типографии, начальник участка Р. С. Кузнецова. 2009 г.



Участок подготовки печатных форм, копировщица Н. В. Цыганова. 2009 г.

довой полиграфический комплекс, небольшой по масштабам города, но удовлетворяющий разнообразные потребности вуза в печатной продукции и переплетных услугах. Здесь работают опытные работники, владеющие практически всеми видами печати: от высокой до самой современной — офсетной, обеспечивающие все виды подготовительных и заключительных операций по выпуску печатной продукции.

Международные связи Университета, подготовка специалистов для зарубежных стран

В 1999–2008 гг. в Университете состоялось более 20 международных научных форумов по разнообразной тематике, на которых обсуждались проблемы прочности материалов и сооружений на транспорте; неразрушающий контроль и безопасность на железнодорожном транспорте; транспорт и экология; железнодо-



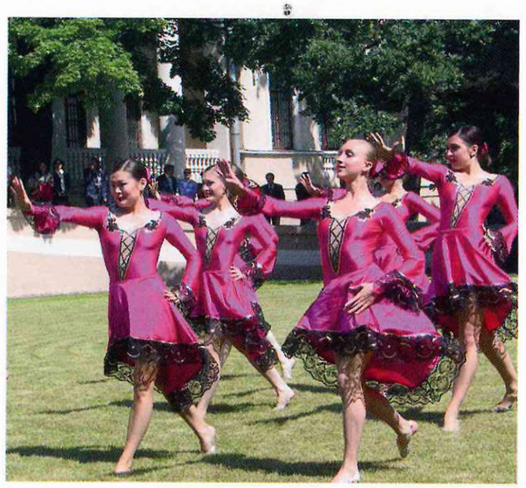
Пресс-конференция по случаю визита делегации историков из Великобритании. В президиуме (на фото справа налево) ректор ПГУПС В. И. Ковалёв, принц Майкл Кентский, далее — один из членов британской делегации, ст. преподаватель кафедры иностранных языков ПГУПС Л. Л. Киселёва, директор Центрального музея железнодорожного транспорта Г. П. Закревская. 1999 г.

рожные технологии; подвижной состав XXI века; менеджмент российского транспортного сектора; современные проблемы проектирования, строительства и эксплуатации транспортных объектов и др. Университет стал местом проведения различных международных встреч высокого уровня. В 1999 г. здесь принимали



Участники российско-испанской встречи в Университете 24 июня 2003 г.





Принц дон Фелипе Астурийский аплодирует группе художественных гимнасток Университета, давших в честь испанских гостей представление на лужайке перед Дворцом Юсуповых. 24 июня 2003 г.



Участники двенадцатого заседания Российско-Китайской Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта. 14 октября 2008 г.

многочисленную делегацию историков транспорта из Великобритании во главе с его королевским высочеством принцем Майклом Кентским, которые ознакомились с постановкой дела по сохранению образцов железнодорожной техники, в 2003 г. в рамках празднования 300-летия Санкт-Петербурга в Университете была представительная делегация Королевства Испании во главе с наследным принцем доном Фелипе Астурийским.



Договор о сотрудничестве между вузами подписывают первый проректор ПГУПС профессор А. П. Ледяев и ректор Чунцинского университета профессор Лю Лунь. 2001 г.

В 2008 г. в Университете проходило двенадцатое заседание российско-китайской Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта под руководством заместителя министра транспорта РФ А. С. Мишарина.

Заметно увеличилось и участие научно-педагогических сотрудников ПГУПС в зарубежных международных конференциях, симпозиумах, посещение ими технических выставок. Стали регулярными стажировки преподавателей и студентов Университета в зарубежных вузах, а также выезды профессоров и преподавателей для работы в вузах других стран. Профессор кафедры теплотехники и теплотехнических установок И. Г. Киселёв выезжал несколько раз с циклом лекций в Аргентину, заведующий кафедрой оснований и фундаментов профессор В. М. Улицкий прочитал цикл лекций в Аргентине, Бельгии, Финляндии и Франции.

ПГУПС продолжает интеграцию в европейское образовательное пространство. В Университете работают программы обмена студентами «First» и «Baltic Management studies». В рамках проекта «Tempus» Университетом получены гранты на создание учебного плана по информатике для гармонизации защиты данных в ЕС и России (координатор проекта профессор В. В. Яковлев) и по программе «Знание менеджмента в Российском транспортном секторе», объединяющей специалистов из Нидерландов, Австрии, Венгрии, России и других стран (координатор профессор Е. П. Дудкин). Факультет УПП является

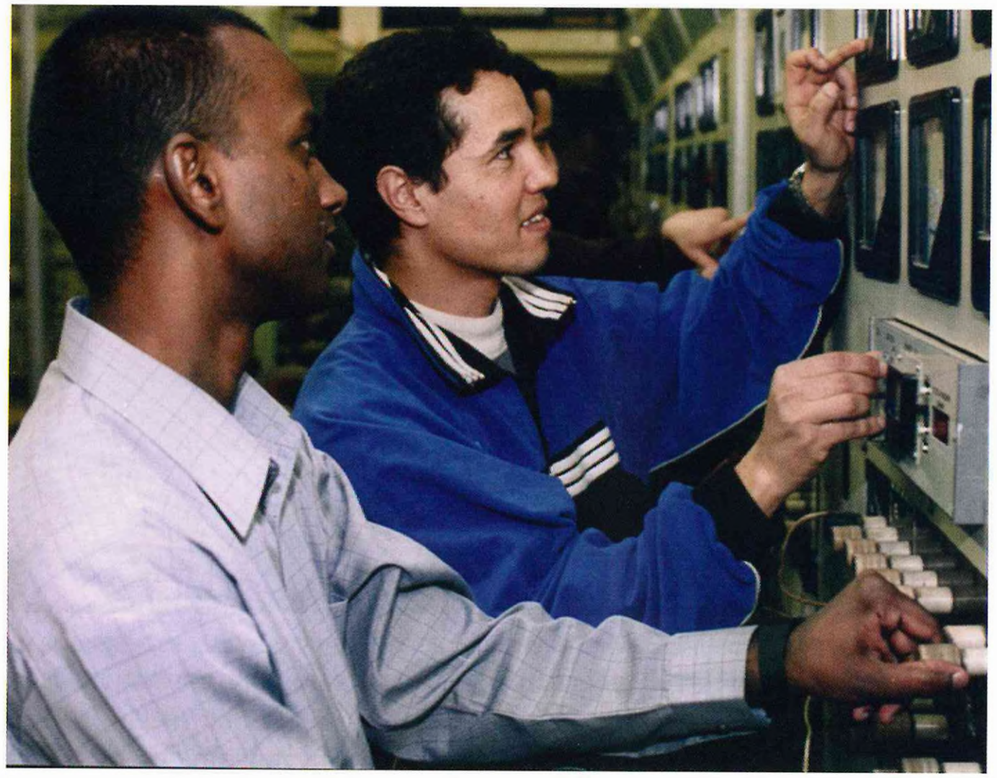
участником проекта «ИННОРЕЙЛ» — совместной с Управлением железной дороги в г. Коувола (Финляндия) программы повышения квалификации и дополнительного образования. В 2007 и 2008 гг. в рамках программ международного обмена, т. е. академической мобильности, 210 сотрудников Университета выезжали в 20 стран мира, 89 студентов и аспирантов ПГУПС обучались и проходили стажировки за границей, в том числе в вузах Германии — 16 чел., в Финляндии — 58 чел., в Болгарии — 14 чел. В 2008 г. 84 сотрудника Университета принимали участие в международных конференциях и симпозиумах в 21 стране.

Ученые и специалисты ПГУПС активно продвигают свои «ноу-хау» на зарубежный рынок. Под руководством профессоров кафедры автоматики и телемеханики на железной дороге В. В. и Вл. В. Сапожниковых в 1993–2003 гг. работала научная группа совместно с лабораторией отказоустойчивых вычислений Института информатики Потсдамского Университета (Германия). По результатам исследований опубликованы статьи и сделаны доклады в девяти странах, издана монография. Кафедра автоматики и телемеханики на железных дорогах осуществляет поставку собственных научно-технических разработок за рубеж.

Активно развиваются контакты Университета с крупнейшими железнодорожными организациями Германии. В 2008 г. в рамках договоров с компанией Siemens два студента IV курса получили возможность пройти стажировку в Германии, четыре человека выиграли конкурс на стипендию для одаренных студентов той же компании, Университет получил от нее грант 15 тыс. евро на проведение научных исследований.

В 2009 г. под руководством профессора А. А. Зайцева совместно с Немецкими железными дорогами был начат проект по организации в Германии практики студентов Университета. По результатам конкурсного отбора 11 студентов были направлены на преддипломную практику в Берлин, где они до мая 2009 г. вели исследовательские работы в области экономики, строительства, электрификации железных дорог.

Одной из основных задач международного сотрудничества является подготовка иностранных специалистов или экспорт образовательных услуг. С 1999 г. количество иностранных учащихся выросло более чем в семь раз: в 1998/1999 учебном году в вузе обучался 71 иностранный студент, в 2008/2009 учебном году их количество превысило 600 человек.



Иностранные студенты на лабораторных занятиях по электротехнике. 2006 г.



Интернациональный вечер художественной самодеятельности. 2009 г.



Подписание договора о сотрудничестве между Петербургским государственным университетом путей сообщения и Ташкентским институтом инженеров железнодорожного транспорта (ТашИИТ). 2005 г. Слева направо: первый проректор ТашИИТ А. А. Артыкбаев, ректор ПГУПС В. И. Ковалёв, проректор по международным связям ПГУПС Е. А. Афанасьева, ректор ТашИИТ А. И. Адылходжаев, проректор по учебной работе ТашИИТ М. М. Мирахмедов.



Иностранные студенты — участники конкурса знатоков русского языка. 2007 г.

Количество иностранных студентов и число представленных стран

Учебный год	1999/ 2000	2000/ 2001	2001/ 2002	2002/ 2003	2003/ 2004	2004/ 2005	2005/ 2006	2006/ 2007	2007– 2008	2008– 2009
Количество студентов	96	229	311	423	435	479	551	497	509	617
Число стран	27	30	28	29	30	29	29	31	30	32

Основа международной деятельности Университета — это долгосрочные партнерские отношения. В 2005 г. был подписан договор с Узбекскими железными дорогами, по которому лучшие студенты Ташкентского института инженеров железнодорожного транспорта (ТашИИТ) после II-го и III-го курсов продолжают свое обучение в ПГУПС. Успех проекта обеспечен активной поддержкой ректора профессора В. И. Ковалёва, ректора ТашИИТ профессора А. И. Адылходжаева. Большую предварительную работу по подготовке соглашения провели выпускник ТашИИТ профессор И. В. Прокудин и выпускник ЛИИЖТ проректор ТашИИТ профессор М. М. Мирахмедов. Это прекрасный пример того, как выпускники отдают свой долг вырастившим их вузам, своим Alma Mater.

20 аспирантов, направленных на обучение Узбекскими железными дорогами, готовятся к защите кандидатской диссертации в ПГУПС, семеро из них — выпускники Университета. Всего на обучение в ПГУПС из ТашИИТ было направлено 110 студентов и аспирантов. Кроме того, в рамках этого договора сотрудники Узбекских железных дорог обучаются в Институте повышения квалификации и переподготовки.

На долгосрочную перспективу рассчитаны и договоры с руководством железных дорог Литвы и Латвии. Это менее масштабные проекты, однако обучение студентов и повышение квалификации сотрудников в их рамках не прерывается с 2002 г. Университет организует выездные курсы повышения квалификации для руководства железных дорог стран-партнеров, кафедры Университета выполняют научно-исследовательские работы для железнодорожных предприятий этих государств. Прочность наших партнерских отношений обусловлена взаимными геополитическими интересами, которые диктуют необходимость восстановления разрушенных в 90-е годы связей между ближайшими соседями на новых основаниях. Это направление является одним из приоритетных в международной деятельности Университета: в последние годы развивается сотрудничество с руководством

железных дорог Армении, Азербайджана, Белоруссии, Казахстана и Украины. Только в 2008 г. более 150 сотрудников железнодорожной отрасли этих республик прошли обучение в Институте повышения квалификации и переподготовки, 20 студентов обучаются по программе второго высшего образования, по очной и заочной формам обучения.

Важную роль в работе с иностранными учащимися продолжает играть кафедра русского языка, которой с 2000 г. успешно руководит доцент Л. В. Политова. Тогда же на базе подготовительного факультета при участии сотрудников кафедры был создан Центр русского языка, который возглавила профессор Л. В. Миллер. В этом Центре иностранные граждане могут пройти дополнительную подготовку по русскому языку и по некоторым другим общеобразовательным дисциплинам. На кафедре русского языка был также открыт Центр тестирования. Им руководит ассистент Ю. В. Сутугенене. Центр предоставляет возможность иностранным учащимся проверить уровень своих знаний русского языка и в случае положительных результатов испытаний получить соответствующий сертификат, необходимый многим из них для соискания степени магистра наук, получения российского гражданства и т.п.

Ведущие преподаватели кафедры русского языка принимают активное участие в международных форумах русистов. Так, доцент Л. В. Политова и профессор Л. В. Миллер, авторы нескольких учебников по русскому языку для студентов-иностранцев, ставших базовыми во многих европейских странах, неоднократно выезжали в Париж, Мадрид и Вену на семинары по методике преподавания русского языка как иностранного.

Традиционной формой работы с иностранными учащимися остается проведение преподавателями кафедры всевозможных культурных мероприятий (вечеров, конкурсов знатоков русского языка, Олимпиад, интереснейших экскурсий). В начале первого десятилетия XXI века коллектив кафедры разработал несколько языковых спецкурсов: «Деловая риторика и бизнес-коммуникация», «Формирование межкультурной компетенции», «Развитие навыков устной речи» и др. В течение трех лет для аспирантов, стажеров и соискателей Университета читается спецкурс «Русский язык: научный стиль речи». Спецкурсы являются логическим продолжением дисциплины «Культура речи», включающей в себя такие разделы, как «Нормы русского литературного языка» и «Функциональные стили», знакомят студентов с новейшими изысканиями в области психо- и социолингвистики,

объединяют междисциплинарные достижения в разных гуманитарных областях, что отвечает задаче формирования личности в условиях быстро меняющегося мира.

Начиная с 2002 г. в Университете проводятся Дни славянской письменности и культуры, в рамках которых устраиваются студенческие Кирилло-Мефодиевские научные чтения, научно-практические студенческие конференции, викторины и олимпиады по русскому языку, на специальной выставке представляется экспозиция стендовых докладов.

Первичная профсоюзная организация сотрудников

Первичная профсоюзная организация сотрудников ПГУПС входит в состав крупнейшего профессионального объединения страны — Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ). Отраслевой профсоюз железнодорожников является одним из старейших в стране, он был образован на Первом съезде железнодорожных рабочих, который состоялся 20–21 апреля 1905 г. в Москве. Съезд принял «Устав Союза» и «Платформу», в которых были определены основные цели и задачи профсоюза, связанные с защитой «материальных и служебных интересов служащих и рабочих всех железных дорог».

После Октябрьской революции в нашем вузе, в тот момент — Петроградском институте инженеров путей сообщения, в 1918–1921 гг. действовали разрозненные профсоюзные группы студентов, которые были членами 22 различных профессиональных союзов. В 1921 г. значительно активизировалась профсоюзная работа в Институте, и в 1922 г. был создан единый профсоюзный комитет (профком), который занимался вопросами улучшения материального положения студентов, руководил работой бюро труда, кассой взаимопомощи, организовывал быт студентов в общежитиях. Впоследствии была создана профсоюзная организация преподавателей и сотрудников Института.

По состоянию на II квартал 2009 г. первичная профсоюзная организация сотрудников Университета насчитывает более 1600 членов. В структуре организации 17 профбюро факультетов и других подразделений вуза. Работу профсоюза организует профсоюзный комитет сотрудников ПГУПС, в состав которого входят



На дистанции кросса, организованного профсоюзным комитетом Университета. 2007 г.

16 человек — представители подразделений Университета. Возглавляет профком председатель. В послевоенный период в разные годы председателями профкома были: К. И. Петухов В. Ю Ефимов, Ю. М. Симонов, В. А. Кудрявцев, М. П. Лисовский, В. И. Крылов. С 2005 г. профком возглавляет Д. Н. Роенков.

Для работы по основным направлениям деятельности в профкоме созданы профильные комиссии: по охране труда, по социально-правовым вопросам, спортивная, по культурно-массовой работе, по работе с детьми и др. Кроме того, представители профкома участвуют в работе совместных с администрацией Университета комиссий: социального страхования, по трудовым спорам.

В своей деятельности профком сотрудников руководствуется Положением о первичной профсоюзной организации сотрудников ПГУПС, имеет собственный бюджет, формируемый из членских взносов.

В деятельности профкома сделан акцент на проведение мероприятий, затрагивающих интересы всех членов профсоюзной организации: профком осуществляет страхование от несчастного случая в быту, готовит подарки с символикой Университета к Новому году и другим праздникам, оказывает бесплатную юридическую помощь. Члены профсоюза имеют возможность лечиться и отдыхать в санаториях и пансионатах по льготным путевкам, предоставляемым профкомом.

Отдельного внимания заслуживает работа спортивной комиссии профкома, организующей дни здоровья, соревнования в рамках спартакиады вуза и турниров на кубок профкома. Благодаря активной работе спортивной комиссии сборные команды сотрудников Университета традиционно сильно выступают на спартакиаде вузов Санкт-Петербурга, проводимой Федерацией спортивных обществ профсоюзов Россия в 14 видах



Группа членов профсоюза Университета на экскурсии в Стокгольме. 2008 г.

спорта, ежегодно занимая высокие места. В частности, сборная по лыжным гонкам не уступает первого места на пьедестале уже более 10 лет.

Патриотическое воспитание молодежи и помощь заслуженным ветеранам Университета также являются важными составляющими совместной работы профкома с администрацией и Советом ветеранов. В рамках этой деятельности ежегодно организуются встречи ветеранов, посвященные Дню снятия блокады Ленинграда, Дню победы, Дню пожилого человека. Проводятся экскурсионные поездки на Невский пятачок, где воевали и погибли, защищая Ленинград, сотрудники и студенты ЛИИЖТ. И после выхода на пенсию все ветераны вуза могут отдыхать и улучшать свое здоровье на базах отдыха Университета в летний период.

В рамках культурно-массовой работы профком не реже одного раза в месяц организует экскурсионные поездки (включая поездки на теплоходах, зарубежные поездки). В течение года практически каждый член профсоюза может принять участие как минимум в одной поездке.

Являясь членом Ассоциации профсоюзных организаций высших учебных заведений Санкт-Петербурга, профсоюзная организация ПГУПС принимает активное участие в работе по представлению и отстаиванию интересов высшей школы на уровне городских и федеральных органов законодательной и исполнительной власти. Основными темами встреч участников Ассоциации с представителями власти являются вопросы повышения уровня оплаты труда и пенсионного обеспечения работников высшей школы, расширение и законодательное закрепление социальных гарантий.

Информационно-рекламное обеспечение деятельности Университета

Новые условия хозяйствования, рыночно-капиталистический уклад экономики страны, сложившийся к концу 90-х годов, потребовал нового подхода к формированию имиджа вуза в условиях конкурентного рынка предоставления образовательных услуг. В начале первого десятилетия XXI века ректорат вуза обратил серьезное внимание на необходимость создания действенной и эффективной пресс-службы и системы связи с общественностью.



Конкурс стенных газет, посвященных физкультуре и спорту в Институте. 30-е годы.



Редакционная коллегия стенгазеты «Механик в быту», выходившей в 30-е годы в Центральном общежитии Института (ныне Первое общежитие Университета).



Стенная газета «Наш путь». 1949 г.



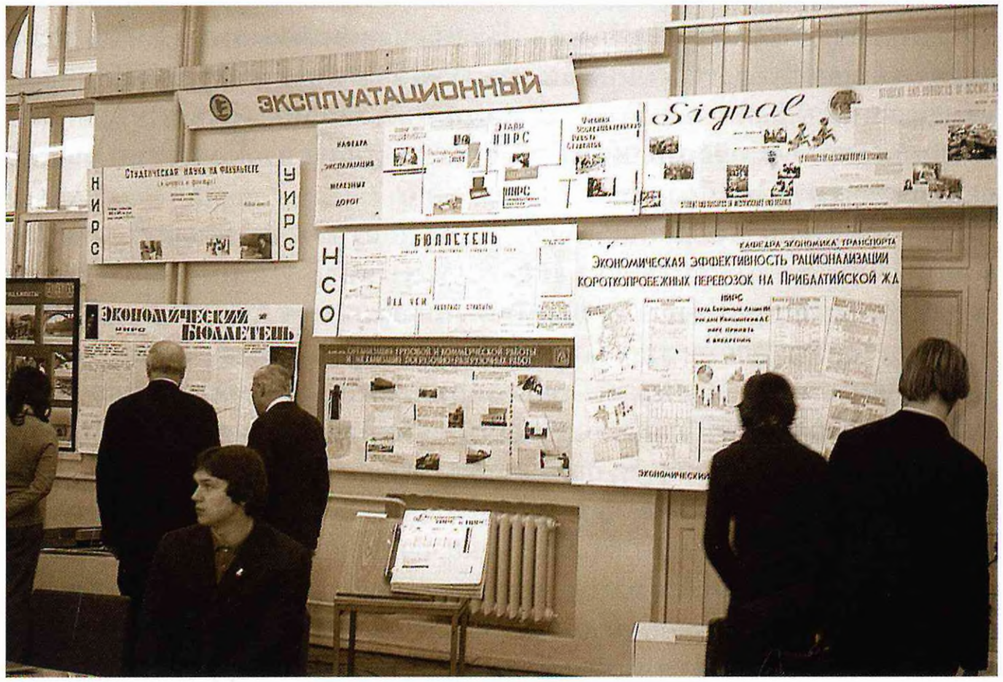
Технический стенной бюллетень кафедры прочности материалов и конструкций. Выпуск: январь 2009 г.

Вводится новая должность проректора по данному направлению, которым назначается выпускник ЛИИЖТ И. П. Киселёв, укрепляется пресс-служба, руководителем которой назначается З. Н. Баранова.

Безусловно, эта работа организовывалась не «с нуля». В вузе, который многие десятилетия был одним из лучших высших учебных заведений отрасли, конечно, имелись эффективные информационно-пропагандистские механизмы, которые были неотъемлемой частью идеологической и воспитательной работы ряда организаций: партийной (правящей КПСС), Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи (комсомол), профсоюзной — единый для всей страны профессиональный союз, работавших в полном взаимодействии с администрацией Института. В ЛИИЖТ



Фотогазета — стенд кафедры физического воспитания и спорта. 1960 г.



Конкурс институтских стенных газет. Стенд эксплуатационного факультета. 70-е годы.

имелся богатый опыт работы местных средств массовой информации, проведения агитации, обеспечения наглядного оформления зданий и помещений: стенгазеты, разнообразные выставки, местное радио, позже — телевидение, любительская киностудия.

С 20-х годов в вузе активно использовалась стенная печать, плакатные формы пропаганды. Необходимо отметить, что такое информационное обеспечение в техническом вузе, наряду с идейно пропагандистской, в рамках официальной марксистско-ленинской идеологии, всегда выполняло и важную информационную миссию, связанную с учебной, научной, инженерной деятельностью коллектива Института. В истории вуза есть примеры научно-технических стенгазет, регулярно выпускавшихся на протяжении многих десятилетий. Так, в 1957 г. по инициативе заведующего кафедрой профессора А. П. Филина начался выпуск стенного технического бюллетеня кафедры прочности материалов и конструкций. Выпуск этого бюллетеня осуществляется несколько раз в год и не прерывается до наших дней.

С 1928 до 1941 г. регулярно выходила «многотиражная», как недавно назывались подобные издания, ныне именуемая «корпоративная», газета «Наш путь».

«24 июня 1941 года отпечатали последний типографский номер — война стучится в двери. Но "Наш путь" продолжает выходить. Опять это стенная газета. В сиреневом ленинградском небе висели аэростаты, под окнами института гулко шагали колонны, уходившие к Средней Рогатке на рытье окопов. "Наш путь" печатал вести с оборонных работ, боевые листки. А многие члены редколлегии сами брались за винтовки.

Но занятия продолжались. И студенты той грозной осенью жадно читали институтскую газету. И хоть ушли в ополчение редакторы Игорь Козлов, Герман Асадулин и другие, любимая институтская газета продолжает жить и сражаться. А потом она участвует в послевоенном восстановлении, в мирных стройках. 1954 год. Снова открывается многотиражная газета. Она уже не стенная, свежий номер ее пахнет типографской краской»[1].

В советские времена, которые в информационном плане трудно представить себе студентам XXI века, считающих само собой разумеющейся возможность изготовления любого количества копий любого текста, многотиражная газета стала для многих искренне жаждущих публиковаться начинающих студентов-корреспондентов,

[1] «Наш путь», 10 декабря 1988 г., № (38).

студентов-поэтов, студентов-фотокоров и художников первой возможностью выхода в «настоящую прессу». С чем сравнить впервые испытанное автором непередаваемое чувство, когда видишь свои строчки, свой рисунок, свою фотографию на страницах настоящей многотиражной газеты! Не меньше была нужна многотиражка и маститым профессорам, преподавателям, ученым, стремившимся поделиться с коллегами, товарищами по Институту своими мыслями, волнениями, болью, радостью.



Л. К. Курбатова — редактор газеты «Наш путь» в 50–80-е годы.

Тогда, в далекие «советские годы», в институтской газете работали прекрасные профессионалы-журналисты и пульсирующий, меняющийся, но всегда живой актив студенческой и преподавательской пишущей братии. Профессионалам — редакторам, журналистам было, конечно, труднее в обстановке бескомпромиссных идеологических рамок, они первыми брали на себя удар цензуры и в случае промашек своего литературного актива. Многие из них, десятками лет работавшие вмноготиражке, ничуть не стеснялись масштабов вузовской газеты. Несколько поколений студентов ЛИИЖТ с теплотой вспоминают редактора «Нашего пути» Лидию Константиновну Курбатову — профессионала-журналиста высочайшего класса, талантливого администратора-управленца и терпеливого педагога. За годы существования газеты «Наш путь» сменилось более десяти редакторов. Наибольшее по продолжительности время в этой должности работала Л. К. Курбатова.

Она пришла в редакцию в конце 50-х годов, а в феврале 1959 г. в качестве заместителя редактора газеты впервые подписала номер в печать. С некоторым перерывом возглавляла редакцию институтской газеты на протяжении 16 лет — до 1998 г.[1] Л. К. Курбатова разглядела немало талантливых будущих корреспондентов в авторах первых, не всегда литературно гладких, но искренних газетных строчек...

Среди редакционного актива разных поколений, на который всегда опирались профессионалы-журналисты, можно назвать немало имен тех, кто, оказывая разнообразную помощь «Нашему

[1] Л. К. Курбатова ушла из жизни в 2006 г.



Фотогазета «Наша жизнь». 80-е годы.

пути», преуспел и в профессиональном росте: инженерном, научном, педагогическом, административном. Это ставшие профессорами, доцентами, заведующими кафедрами, деканами факультетов Ю. П. Бороненко, Б. Ф. Тарасов, В. Г. Каратаев, И. П. Киселёв, Л. И. Коренев, П. Г. Комохов, В. Е. Павлов и др.

В бурные 90-е годы ПГУПС остался в числе немногих вузов, которые в ситуации экономического и социально-политического кризиса сохранили многотиражные газеты.

С декабря 1992 по 2001 г. редактором газеты была выпускница строительного факультета ЛИИЖТ Н. В. Кузнецова — успешная журналистка, прошедшая школу студенческих корреспондентов Л. К. Курбатовой. С 1998 г. возобновляется регулярный выход газеты «Наш путь», которая вновь печатается в типографии в прежнем формате. С 2001 по 2005 г. редактором газеты «Наш путь» была Г. С. Гильмутдинова — талантливая журналистка, позже продолжившая успешную работу в отраслевой печати. С ее деятельностью во многом связано возрождение газеты как корпоративного, но в то же время и студенческо-молодежного издания. С 2005 г. редактор газеты — выпускница Санкт-Петербургского государственной академии культуры Е. В. Плахотская.

В рамках деятельности службы по связям с общественностью укрепились и были развиты многие традиционные формы информационной работы в Институте. Более 40 лет в вузе успешно функционирует лаборатория графического дизайна (ранее именовавшаяся лаборатория эстетики), которую организовал и возглавляет талантливый художник, выпускник Ленинградского художественно-промышленного училища им. В. И. Мухиной



Фотогазета «Наша жизнь» (выпуск от 6 июня 2009 г.), посвященная Всероссийскому дню библиотек 27 мая 2009 г.



Главная страница портала ПГУПС в сети Интернет. 2009 г.

С. А. Босов. Коллектив лаборатории внес неоценимый вклад в формирование художественно-оформительского облика помещений и зданий Университета, его фирменного стиля.

Более 25 лет лабораторией графического дизайна осуществляется регулярный выпуск фотогазеты «Наша жизнь». В ней в образной иллюстративной форме отражаются важнейшие события, происходящие в Университете: от больших международных конференций, посещений вуза делегациями и знаменитыми людьми, до трогательных событий студенческой жизни на уровне общежития, группы, учебного потока. Эти стенные газеты выпускаются в настоящее время на основе материалов, поставляемых фотолабораторией Университета — фотомастер В. А. Манахимов, ведущий фото-летопись вуза с 1969 г., пресс-службой и редакцией газеты «Наш путь».

В современных условиях одним из важнейших информационной средств стала сеть Интернет. С 1998 г. в ней открыт сайт Университета, который постоянно развивается, дополняется новыми данными. В его создании и обновлении активное участие принимают руководитель пресс-службы З. Н. Баранова, доцент кафедры «Информационные и вычислительные системы» С. А. Яблонский и многие другие сотрудники.

Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации

Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации — старейший музей транспорта России остается одним из крупнейших музеев своего профиля в мире. В 60–70-е годы XX века музеем руководили З. А. Кудрявцева, затем — В. И. Зимин. В середине 70-х годов была произведена перестройка здания музея, примыкающего к шестому корпусу Института, музей был соединен с институтскими зданиями крытым переходом.

С 1974 г. Музей железнодорожного транспорта[1] возглавляет ведущий историк железнодорожного транспорта страны, выпускник ЛИИЖТ, Г. П. Закревская. В 1987 г. — в год 150-летия отечественных железных дорог, Музей железнодорожного



Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации. 2008 г.

[1] В то время музей являлся структурным подразделением Института



Г. П. Закревская

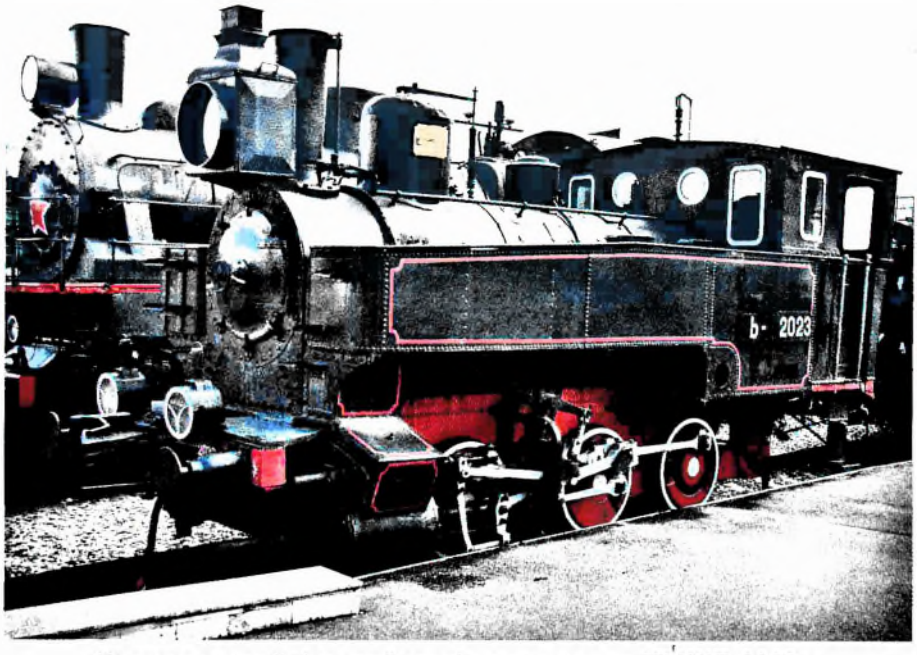
транспорта при ЛИИЖТ был преобразован в Центральный музей железнодорожного транспорта МПС СССР, выведен из структуры ЛИИЖТ и переведен в непосредственное подчинение МПС. В 1992 г., после образования МПС Российской Федерации, музей перешел в ведение этого министерства.

С 31 декабря 2004 г., в связи с упразднением МПС России, Центральный музей железнодорожного транспорта перешел в подчинение Федерального агентства железнодорожного транспорта. Учитывая уникальность коллекций музея, в 2005 г. Распоряжением Правительства Российской Федерации за музеем закреплен статус Федерального государственного учреждения культуры «Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации». Изменение организационно-правового статуса музея не отразилось на научных, учебных и культурных связях с Институтом, позже — Университетом. Директор музея традиционно входит в состав ученого совета вуза. Многие историки транспорта, профессора и преподаватели вуза — М. И. Воронин, М. М. Воронина, В. Е. Павлов, И. П. Киселев, В. А. Кудряшов, Б. Ф. Тарасов, Е. Д. Шапилов, В. И. Ярохно и другие активно изучали и изучают бесценное музейное наследие, выступали с лекциями и беседами, оказывали содействие в подготовке выставок. Сотрудники музея, в свою очередь, принимают большое участие в воспитательной и просветительной работе среди студентов Института.

Центральный музей железнодорожного транспорта России хранит более 60 тыс. разнообразных экспонатов, отражающих развитие отечественной железнодорожной науки и техники. Многие экспонаты, выполненные более 100–150 лет назад, уникальны. Коллекции моделей подвижного состава, работавшего на железных дорогах России, СССР, моделей мостов, сохраненных образцов устройств связи, сигнализации, централизации и блокировки не имеют себе равных в стране по научной значимости; в музее хранится более 1000 альбомов с акварельными, графическими работами и фотоматериалами о строительстве



В залах музея. 2008 г.



Паровоз серии Ь (мягкий знак) из коллекции ЦМЖТ. 2008 г.

Царскосельской, Николаевской, Московской, Транссибирской, Среднеазиатской и многих других железных дорог. Особый раздел экспозиции посвящен истории института.

В 1992 г. на основе коллекции музея в здании акционерного общества «Мостотряд-19» в Красном Селе[1] был открыт филиал ЦМЖТ России, где представлены материалы по истории отечественного мостостроения. Экспозиция филиала, размещенная в шести залах общей площадью около 500 кв. м, рассказывает о мостах Санкт-Петербурга, о становлении школы мостостроения в России, основоположниками которой явились инженеры-путейцы.

Музеем собрано более 50 единиц натурной железнодорожной техники, в том числе локомотивов и вагонов. Экспонаты сохраняются на специальных площадках в пригородах Санкт-Петербурга, а также демонстрируются в экспозиции Центрального музея Октябрьской железной дороги на бывшем Варшавском вокзале Санкт-Петербурга и в Москве на площади Рижского вокзала. Среди уникальных экспонатов сохранившиеся в единственных экземплярах паровозы серий Ь (мягкий

[1] Красносельский район Санкт-Петербурга.

знак), ОД, ОК, Л (П), ЛВ (ОР); тепловозы ТЭ2, ТЭ3; электровозы ССМ и др.

Центральный музей железнодорожного транспорта России пользуется заслуженным авторитетом у историков науки и техники, любителей железных дорог нашей страны и зарубежных стран. Музей является коллективным членом Союза музеев России, Международного совета музеев (ICOM), Ассоциации научно-технических музеев при Российском комитете Международного совета музеев, Международной ассоциации исторических железных дорог «FEDECRAIL»

Музей Университета

Идея создания музея вуза была высказана в 80-х годах ректором Е. Я. Красковским. На протяжении ряда лет велась подготовительная работа, и в декабре 1993 г. музей был организован. Его официальное открытие состоялось 1 декабря 1994 г. во время празднования 185-летию вуза. Экспозиция музея разместилась в реконструированном помещении рядом с Колонным залом. Под председательством проректора Университета по научной работе профессора В. В. Сапожникова был сформирован совет музея, в состав которого вошли историки транспортной науки и техники, профессора и преподаватели Н. И. Абрамов, М. И. Воронин, М. М. Воронина, Г. П. Закревская, В. Г. Иванов, И. П. Киселёв, Л. И. Коренев, В. Е. Павлов, Б. Ф. Тарасов, В. В. Фортунатов, В. И. Ярохно и др. Первым директором музея стал выпускник ЛИИЖТ 1953 г. канд. техн. наук, доцент Г. А. Глащенков, один из главных разработчиков концепции экспозиции, в 2004 г. директором музея стал профессор Л. И. Коренев.

Музей Университета строит свою работу во взаимодействии с Центральным музеем железнодорожного транспорта России, где хранится много документов, связанных не только с зарождением и развитием технических средств транспорта, но и с деятельностью первого в России высшего транспортного учебного заведения. Экспонаты музея раскрывают историю создания и развития Университета, достижения научных школ, вклад выпускников в развитие путей сообщения страны, в издание научно-технической и учебной литературы, в совершенствование процесса обучения и практической подготовки студентов.



Музей Университета в первоначальном помещении в первом корпусе. Экскурсию ведет первый директор музея Г. А. Глащенков. 2002 г.



Главный зал музея Университета. 2009 г.



Из фалеристической коллекции музея. Слева направо, сверху вниз: первый ряд — значок ЛЭТИИСС (1938), значок хора ЛИИЖТ (1948), академический знак ЛИИЖТ конца 50-х годов, памятный значок «160 лет ЛИИЖТ», студенческий значок (70-е годы); второй ряд — знаки победителей студенческой спартакиады ЛИИЖТ за 1-е, 2-е и 3-е места в соревнованиях (80-е годы), значки членов круглогодичного отряда студентов-проводников «Смена» (1984); третий ряд — памятный значок на подвеске «185 лет ПГУПС» (1994), памятный значок «190 лет ПГУПС» (1999), памятные знаки «190 лет ПГУПС» (первый с позолотой, второй с серебрением (1999); четвертый ряд — наградные знаки ПГУПС «Почетный профессор», «Почетный преподаватель», «Лучший студент», «25 лет работы» (2004)



Кабинет-музей А. Бетанкура. 2008 г.

Среди музейных экспонатов имеются дипломы выпускников различных лет (с первой половины XIX в.), зачетные книжки, курсовые и дипломные проекты, первые издания учебников и конспектов, карты строительства железных дорог, альбомы выпускников, знаки отличия, которые носили на форменной одежде студенты и инженеры, приветственные адреса и подарки к юбилейным датам вуза, почетные грамоты и знаки Совета Министров СССР и ВЦСПС, фотоматериалы о знаменательных событиях жизни вуза, о строительстве Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и других объектов железнодорожного транспорта.



Экскурсию по дворцу ведет директор музея Университета Л. И. Коренев. 2009 г.



Группа руководителей транспортных вузов России в кабинете-музее А. Бетанкура у модели разработанной им паровой землечерпалки. 2009 г. Слева направо: проректор ПГУПС И. П. Киселёв, ректор ПГУПС В. И. Ковалёв, ректор СамГУПС А. В. Ковтунов, ректор РГУПС В. И. Колесников, президент ДВГУПС В. Г. Григоренко, ректор МИИТ Б. А. Лёвин, ректор СГУПС В. Д. Верескун, первый проректор ПГУПС А. П. Ледяев, президент УрГУПС А. В. Ефимов, ректор ОмГУПС И. И. Галиев, ректор ИрГУПС А. П. Хоменко.

Украшением музея является собранная Г. А. Глащенковым фалеристическая коллекция «От чугунки до БАМа», содержащая более 4500 знаков, памятных медалей, предметов служебной арматуры. Собрание является крупнейшей музейной коллекцией железнодорожной фалеристики в России и охватывает практически все отрасли железнодорожного транспорта и транспортного машиностроения.

К началу XXI века музейным экспозициям стало тесно в помещении площадью 100 кв. м в первом корпусе. В 2003 г. музей был переведен в просторные помещения в историческом Дворце Юсуповых на Фонтанке. В 2004 г. по инициативе ученых вуза был создан еще один отдел музея под условным названием «Кабинет А. А. Бетанкура» с иллюстративными материалами, макетами и обстановкой, характерной для начала — середины XIX века.

В последние годы усилилась научно-исследовательская работа, осуществляемая членами Совета музея ПГУПС: чаще стали публиковаться исторические материалы в периодике, проводятся ежегодные заседания секции «История транспорта» по линии Института истории естествознания, науки и техники при Петербургском отделении Академии наук Российской Федерации, издаются отдельные монографии и брошюры.

Празднование 300-летия со дня основания Санкт-Петербурга

Коллектив Университета принял активное участие в подготовке и проведении ряда мероприятий, связанных с празднованием 300-летия со дня основания Санкт-Петербурга. Многие профессора, преподаватели, сотрудники вуза выступали в качестве экспертов, разработчиков научных и инженерных тем, связанных с подготовкой к юбилею, реализацией важных городских проектов, реставрацией исторических зданий и сооружений. Сотрудники кафедры мостов, оснований и фундаментов принимали участие в выполнении проектных работ по возрождению Константиновского дворца в Стрельне, ставшего официальной государственной резиденцией.

В предъюбилейные годы в Университете была осуществлена большая программа по ремонту зданий, в том числе выходящих фасадами на Московский проспект и набережную р. Фонтанки —





Общий вид Обуховской площади с памятником А. Бетанкуру перед административным (седьмым) корпусом Университета. 2009 г.
Знак «Европейский маршрут»



Ректор Университета профессор В. И. Ковалёв и наследный принц Королевства Испания дон Фелипе Астурийский на церемонии открытия памятника Августину Бетанкуру 24 июня 2003 г.



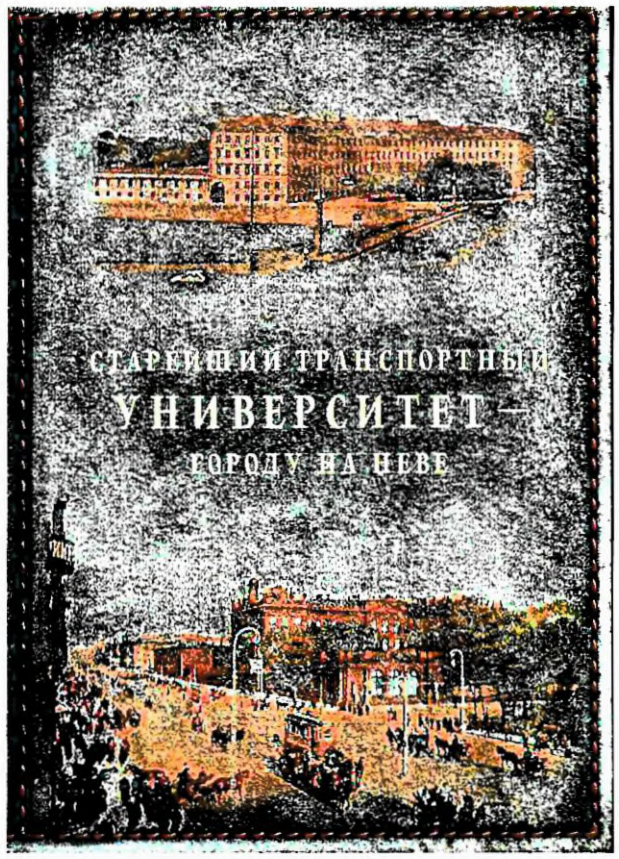
Новая традиция вуза: цветы, возложенные к памятнику А. Бетанкуру в знаменательные для учебного заведения дни: день рождения А. Бетанкура, день основания Университета, выпуск молодых специалистов, посвящение в студенты...

важнейшие магистрали города, включенные в маршруты передвижения практически всех гостей города.

В преддверии юбилея города преобразилась Обуховская площадь, на которой расположен седьмой корпус Университета. Здесь был установлен памятник организатору и первому ректору Института Корпуса инженеров путей сообщения — Августину Бетанкуру. По проекту, разработанному с участием профессора кафедры зданий Ю. А. Никитина, была проведена перепланировка сквера на площади. Идея создания монумента была предложена ректоратом вуза. Инициативу Университета поддержали городские власти, а также Посольство Королевства Испания в России, испанские организации, в частности Коллегия инженеров дорог, каналов и портов Испании и Фонд «Александр Пушкин» (Мадрид). Скульптурный портрет Августина Бетанкура был выполнен заслуженным художником России, академиком Российской академии художеств, профессором В. Э. Горевым. В содружестве с художником в вузе работала творческая группа под руководством ректора вуза В. И. Ковалёва. В ее работе

принимали деятельное участие сотрудники Университета А. П. Ледяев, Ю. А. Никитин, В. Е. Павлов, Д. В. Никольский, Л. И. Коренев, В. Д. Мартынова, И. П. Киселёв.

24 июня 2003 г. ректор Университета В. И. Ковалёв и наследный принц Королевства Испания дон Фелипе Астурийский торжественно открыли памятник Августину Бетанкуру. В церемонии участвовали преподаватели и студенты ПГУПС, представители Правительства города, культурной и научной общественности, многочисленная испанская делегация, прибывшая для участия в мероприятиях «Дни Испании» в рамках празднования 300-летия Санкт-Петербурга. В Бе-



Монография «Старейший транспортный университет — городу на Неве»



Диплом и знак победителя конкурса «Сделано в Петербурге». 2003 г.

лом зале Дворца Юсуповых на Фонтанке была устроена большая выставка, посвященная творчеству великого инженера и ученого, переданная Университету Правительством Испании.

Решением городских властей Университет и памятник А. Бетанкуру включены в так называемый «Европейский маршрут» — экскурсионный маршрут по достопримечательностям Санкт-Петербурга, показывающий разнообразные связи северной столицы с европейскими культурными и научными центрами.

Важным событием научной и культурной жизни Университета, связанным с 300-летием города, стала подготовленная большим коллективом авторов — сотрудников Университета, монографии «Старейший транспортный университет — городу на Неве»[1]. В книге раскрыт многоплановый вклад сотрудников и питомцев Института Корпуса инженеров путей сообщения — Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта — Петербургского государственного Университета путей сообщения в развитие экономического, научно-технического, интеллектуального, духовно-культурного потенциала северной столицы.

ПГУПС — единственный вуз города, ставший лауреатом конкурса «Сделано в Петербурге» за высокие показатели качества, возрождение и поддержание престижа петербургской марки в области профессионального образования. Специальный приз и диплом были вручены ректору Университета В. И. Ковалёву на торжественной церемонии «Петербургский бизнес — 300 лет во славу России» в Большом концертном зале «Октябрьский», проведенной Правительством и Законодательным собранием Санкт-Петербурга накануне юбилея города 26 мая 2003 г.

200-летие со дня рождения П. П. Мельникова

3 августа 2004 г. исполнилось 200 лет со дня рождения выдающегося инженера и ученого, выпускника Института Корпуса инженеров путей сообщения, почетного члена Петербургской Академии наук, первого министра путей сообщения и создателя первого перспективного плана развития железных дорог страны Павла Петровича Мельникова.

---

[1] Старейший транспортный университет — городу на Неве / Под ред. В. И. Ковалёва, В. В. Сапожникова. В. В. Фортунатова. — М.: Маршрут, 2006. — 444 с.



Бывшее здание Министерства путей сообщения в Петербурге на наб. реки Фонтанки, д. 117., примыкающее к комплексу Университета (на фото виден на дальнем плане). 2009 г.

В 1989 г. началось восстановление церкви на станции «Любань» Октябрьской железной дороги. Этот храм, сооруженный в 1867 г. архитектором К. А. Тоном по инициативе и на средства П. П. Мельникова в честь Святых апостолов Петра и Павла, являлся памятником всем железнодорожникам. В годы Великой Отечественной войны церковь была разрушена. Храм восстановили усилиями коллектива Октябрьской железной дороги, Балтийской строительной компании, Петербургского государственного университета путей сообщения при поддержке Министерства путей сообщения.

17 сентября 1999 г. Патриарх Московский и Всея Руси Алексий II провел освящение восстановленной церкви. В 2002 г. 3 августа, в день рождения и смерти П. П. Мельникова, его прах был перенесен из сквера перед зданием станции «Любань» на место его первоначального погребения под алтарем церкви. Это единственная в стране церковь, где, как и прежде, до революции, творится специальная молитва о здравии всех начальствующих, трудящихся и путешествующих по железной дороге, а также об



Мемориальная доска П.П.Мельникову на бывшем здании МПС. 2009 г.

успокоении раба Божия Павла, всех начальствовавших, трудившихся и погибших на ней людей.

1 августа 2003 г. на Комсомольской площади Москвы состоялось торжественное открытие памятника Павлу Мельникову. Автором бронзового монумента является заслуженный художник России скульптор Салават Щербаков.

В преддверии празднования юбилея ученого коллективом авторов — сотрудников ПГУПС, была подготовлена книга: «П. П. Мельников — инженер, ученый, государственный деятель»[1]. Она представляет собой уникальный труд, состоящий из трех частей: научной биографии П. П. Мельникова, его ранее не публиковавшихся рукописных трудов и краткого изложения основных этапов продолжения дел великого инженера и ученого. Ценным ядром второй части являются воспоминания П. П. Мельникова «Сведения о русских железных дорогах». Заключение книги подготовил ректор ПГУПС, профессор В. И. Ковалёв. Весьма символично, что оно имеет подзаголовок «Воспитание историей». В нем подведен итог опубликованного материала и дана оценка возникновения «феномена Мельникова».

3 августа 2004 г. на фасаде здания по набережной р. Фонтанки, д. 117, в Санкт-Петербурге[2], где до 1918 г. размещалось

---

[1] *Воронин М. И. и др.* П. П. Мельников — инженер, ученый, государственный деятель. — СПб.: Гуманистика, 2003. — 472 с.

[2] Бывшее здание Министерства путей сообщения в Петербурге на наб. реки Фонтанки, д. 117, было построено в 1859–1861 гг. Первоначально — четырехэтажное, в советский период надстроено до шести этажей. До 1917 г. здесь размещалось МПС, затем – короткий период, до начала 1918 г., когда правительство Советской Республики переехало в Москву, — Наркомат путей сообщения. В настоящее время в этом здании, примыкающем к комплексу Университета, находятся различные организации железнодорожного транспорта.

центральное путейское ведомство страны, была торжественно открыта мемориальная доска со скульптурным портретом П. П. Мельникова. Авторы памятной доски скульпторы Владимир и Сергей Ивановы и архитектор Екатерина Никитина.

В июле 2004 г., в дни, предшествовавшие юбилею, в Центральном музее железнодорожного транспорта России открылась выставка, посвященная знаменательной дате. Основные ее материалы затем экспонировались в Москве в Большом концертном зале «Академический» на торжественном юбилейном собрании. На выставке были представлены экспонаты, освещающие главные этапы жизненного пути ученого, его вклад в развитие науки, инженерного искусства, основ управления и эксплуатации железнодорожного транспорта страны. Почетное место занимали немногие сохранившиеся личные вещи ученого[1].

Празднование 250-летия со дня рождения Августина Бетанкура

31 января — 1 февраля 2008 г. в Университете прошли мероприятия, посвященные 250-летию со дня рождения выдающегося ученого, инженера, государственного деятеля, организатора и первого ректора Института Корпуса инженеров путей сообщения Августина Бетанкура. К этому событию были приурочены:

---

[1] Например, модели, привезенные им из США в 1840 г.: землевозный вагон, снегоочиститель, паровоз типа 2-1-0 завода Норриса. Это была та самая знаменитая поездка, после которой П. Мельников доложил императору Николаю I о готовности к строительству Петербурго-Московской дороги. На выставке можно было увидеть подлинные рукописи, составленные после научных командировок в страны Западной Европы: «Путешествие полковника Мельникова в Англию, Шотландию и Ирландию. Отчет» (1837) и «Отчет о путешествиях инженеров Мельникова П. П. и Кербедза С. В. 1837–1838 гг.». Здесь же две подлинные фотографии Мельникова, сделанные в 60-е годы XIX века (одна из них — работа знаменитого фотографа С. Левицкого), и портрет ученого, написанный художником Н. Тютрюмовым при жизни Мельникова в 1870 г.

Инженерную деятельность Павла Петровича иллюстрировали фотографии видов Николаевской железной дороги 70-х годов XIX века и акварели проектов типовых станций Петербурго-Московской дороги, выполненные архитектором Р. Желязевичем в 1845 г. На выставке были представлены: подлинная карта Ладожского озера и прилегающих к нему каналов 1869 г., в сооружении которых участвовал Мельников, чертеж моста через реку Ящер, построенного по его проекту, альбомы фотографий XIX века с видами подвижного состава, зданий и сооружений Рязанско-Козловской, Московско-Брестской, Орловско-Витебской железных дорог, построенных в период руководства П. П. Мельниковым ведомства путей сообщения.





Торжественное заседание ученого совета ПГУПС, посвященное 250-летию со дня рождения А. Бетанкура. 1 февраля 2008 г.



К 250-летию со дня рождения

Выдающийся инженер, ученый, архитектор, государственный деятель, организатор и первый ректор ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ Августин Бетанкур (1758 - 1824)



Специальные почтовые конверты с марками, выпущенные к юбилею А. Бетнкура. Гашение марок было произведено в день юбилея — 1 февраля 2008 г.

историческая конференция, приезд представительной испанской делегации[1], выпуск по инициативе Университета российской почтовой марки, посвященной А. Бетанкуру, открытие нескольких выставок.

---

[1] В ее состав входил генеральный директор Управления высшего образования Автономного сообщества Канарских островов Хуан Хосе Мартинес. В составе испанской делегации были также заместитель мэра города Пуэрто-де-ла-Крус — родного города А. Бетанкура Ева Наварро, Генеральный консул Королевства Испания в Петербурге Франсиско Паскуаль де ла Парте, заместитель председателя Правительства о. Тенерифе, Канарские острова, Карлос Алонсо Родригес и другие официальные лица.





Торжественное заседание, посвященное 250-летию со дня рождения А. Бетанкура, в г. Пуэрто-де-ла-Крус (о. Тенерифе). 19 февраля 2008 г.

Конференция открылась 31 января заседанием ученого совета. Вступительное слово произнес ректор Университета, профессор В. И. Ковалёв. С приветствиями и поздравлениями выступили: вице-губернатор Санкт-Петербурга, выпускник вуза А. И. Вахмистров, посол Королевства Испании в России Франсиско Хавьер Элорс Кавенгта и другие испанские гости. Основной исторический доклад о жизни и деятельности Августина Бетанкура в России сделал профессор В. Е. Павлов, посвятивший многие годы изучению и научному обобщению материалов биографии великого испанца.



Памятник А. Бетанкуру на о. Тенерифе. 2008 г.

В этот же день на могилу испанского инженера в Александро-Невской лавре российско-испанской делегацией были возложены цветы. Выставки, посвященные Августину Бетанкуру, были открыты в дубовом зале и в научно-технической библиотеке Университета и в Центральном музее железнодорожного транспорта России. Интересным событием 1 февраля стала презентация и специальное гашение почтовой марки, посвященной А. Бетанкуру, которая была выпущена почтовым ведомством России.

Череда праздничных мероприятий в Санкт-Петербурге завершилась «Музыкальным приношением Августину Бетанкуру» — так был объявлен концерт в ротонде Мариинского дворца, состоявшийся под патронатом председателя Законодательного собрания города В. А. Тюльпанова. Для гостей играл оркестр Государственного Эрмитажа под управлением итальянского дирижера маэстро Фабио Мастранжело.

В середине февраля 2008 г. состоялась ответная поездка российской делегации в Испанию для участия в мероприятиях, посвященных юбилею Августина Бетанкура, которые проводились в Мадриде и на о. Тенерифе. Делегацию, в состав которой помимо группы профессоров и преподавателей нашего Университета входили представители ряда российских вузов, возглавлял первый проректор Университета А. П. Ледяев. Поездка состоялась при активной поддержке Посольства Российской Фе-

дерации в Королевстве Испания, Фонда культуры и образования Санкт-Петербурга, Испанского фонда «Александр Пушкин» (Мадрид).

В ходе поездки в Испанию российская делегация приняла участие в мероприятиях на государственном уровне и в научно-исторических конференциях, посвященных великому инженеру и ученому. Состоялось торжественное возложение цветов к памятникам Августину Бетанкуру в Мадриде и г. Пуэрто-де-ла-Крус (о. Тенерифе), прошли многочисленные встречи с испанскими инженерами, профессорами и преподавателями университетов. В мероприятиях в Мадриде и на о. Тенерифе участвовал посол Российской Федерации в Королевстве Испания А. И. Кузнецов.

Послесловие



Петербургский государственный университет путей сообщения — одно из крупнейших высших политехнических учебных заведений транспортной отрасли. В его состав входят 10 факультетов: механический, мостов и тоннелей, строительный, управления процессами перевозок, экономики и социального управления, электромеханический, электротехнический, вечерний (очно-заочный), заочный, факультет довузовской подготовки, а также Институт повышения квалификации и переподготовки; научные институты; три филиала: в городах Великие Луки, Петрозаводск, Мурманск; представительства в городах Волхов и Калининград; Медицинское училище; Учебно-курсовой комбинат. Университет располагает 19 учебно-лабораторными корпусами и восьмью общежитиями.

В настоящее время в вузе обучаются более 13 тыс. студентов, из них около 7 тыс. на дневной форме обучения. Профессорско-преподавательский состав учебного заведения, работающий на 53 кафедрах, насчитывает около 900 чел., из них 120 — доктора наук и профессора, 495 — кандидаты наук, доценты. В настоящее время более 30 профессоров и преподавателей учебного заведения удостоены высоких званий: «Заслуженный деятель культуры», «Заслуженный деятель науки», «Заслуженный изобретатель», «Заслуженный работник высшей школы», «Заслуженный работник транспорта», «Заслуженный работник физической культуры», «Заслуженный строитель» Российской Федерации, лауреатов Государственной премии и премии Правительства Российской Федерации. Среди них: Ф. Э. Арэ, Н. А. Бабинцев, А. Ф. Богданов, А. Т. Бурков, В. З. Васильев, П. В. Герасименко, Д. М. Голицын-

ский, А. К. Гурвич, В. Г. Дегтярев, В. С. Дикаревский, Г. Я. Дымкин, Ю. И. Ефименко, А. А. Зайцев, Г. П. Закревская, В. Г. Иванов, А. В. Индейкин, И. Г. Киселёв, В. И. Ковалёв, П. Г. Комохов, А. А. Корниенко, В.-Р. А. Коугия, В. А. Кудрявцев, А. П. Ледяев, М. Т. Лобжа, А. С. Мазнёв, В. Е. Павлов, А. В. Плакс, И. В. Прокудин, В. В. Сапожников, Вл. В. Сапожников, В. В. Стрекопытов, Р. Д. Сухих, Б. Ф. Тарасов, Ю. И. Тетерин, В. М. Улицкий, А. И. Хожаинов, В. В. Яковлев.

За два столетия вуз выпустил около 100 тыс. специалистов, проявивших себя в самых разнообразных областях инженерной, научной, социально-политической деятельности, в культуре и искусстве. Непреходящей ценностью являются созданные в Институте и развитые в кооперации со многими научными, проектными институтами и высшими учебным заведениями научные и инженерные школы: механико-математическая, прикладной механики, в том числе строительной, начертательной геометрии, мостостроения, транспортного тоннелестроения, архитектуры, особенно архитектуры транспортных объектов, изысканий и проектирования железных дорог, материаловедения, прочности материалов и конструкций, железнодорожной автоматики, телемеханики и связи, информатики на транспорте, а также основ организации водного транспорта, гражданской авиации и автодорожного дела, развитых затем в специализированных отраслевых вузах.

Выпускники Института — Университета внесли неоценимый вклад в развитие транспортной отрасли страны, проектирование и строительство железных и других дорог, портов, каналов. Диапазон научных и инженерных направлений, где с успехом трудились питомцы учебного заведения, чрезвычайно широк. Только в советский период, помимо важнейших железнодорожных магистралей, мостов, каналов, портов, гидроэлектростанций, тоннелей и метрополитенов, созданием нового железнодорожного подвижного состава, орошением и защитой от наводнений различных территорий страны, о чем говорилось раньше, с именами выпускников Института связан ряд ставших знаковыми проектов: массовое производство первых советских самолетов-амфибий, разработанных авиаконструктором, инженером путей сообщения В. Б. Шавровым; создание первого в мире атомного ледокола «Ленин» — главный строитель В. И. Червяков; сооружение стадионов «Лужники» в Москве и «Кировского» в Ленинграде по проектам В. И. Поликарпова, возведение Останкинской телебашни в Москве при активном участии Л. Н. Щипакина, директора Всесоюзного

научно-исследовательского проектного института промстальконструкции.

В настоящее время большую часть инженерного состава Октябрьской железной дороги, Петербургского метрополитена, многих строительных организаций, таких крупных проектно-изыскательских институтов, как Метрострой (Санкт-Петербург), Ленгипротранс, Ленметрогипротранс, Гипротранссигналсвязь, составляют выпускники ЛИИЖТ — ПГУПС.

Университет имеет разнообразные научные связи с транспортными и строительными организациями Санкт-Петербурга и России. Крупнейшим работодателем для выпускников вуза является ОАО «РЖД» и его филиалы — железные дороги.

За значительный вклад в развитие Санкт-Петербурга 92 сотрудника Университета награждены медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга», а Университет (единственный вуз в городе) получил диплом от Правительства и руководства городской и областной администрации, Законодательного Собрания на торжественной церемонии «Петербургский бизнес — 300 лет во славу России» в номинации «Общественное признание» (май 2003 г.).

По итогам рейтинговых оценок «100 лучших вузов России», проводимых Министерством образования Российской Федерации, Петербургский государственный университет путей сообщения в последние годы занимает 10–13-е место среди 175 технических вузов России.

В процессе подготовки к празднованию своего 200-летия вуз опирается на поддержку властей Санкт-Петербурга, руководства своего стратегического партнера — ОАО «Российские железные дороги», поддержку многих своих выпускников, успешно работающих в различных ведомствах, организациях, предприятиях и компаниях, в органах государственной власти. Правительством Санкт-Петербурга было принято постановление «О праздновании 200-летия Петербургского государственного университета путей сообщения»[1], которым был утвержден оргкомитет во главе с вице-губернатором Санкт-Петербурга А. И. Вахмистровым и план мероприятий по подготовке к юбилею вуза.

Для подготовки в юбилею Университета была образована рабочая группа ОАО «Российские железные дороги» под пред-

---

[1] Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 13 мая 2009 г. № 562. [НТБ ПГУПС].



Ученый совет Университета. 22 октября 2009 г. Слева направо сидят: И. П. Киселёв, Т. П. Коваленок, А. В. Тимофеев, Т. М. Петрова, В. А. Одинцов, Л. С. Блажко, В. И. Ковалёв, В. Н. Лобко, Т. С. Титова, Е. А. Афанасьева, В. В. Сапожников, В. Д. Мартынова; стоят первый ряд: А. М. Соколов, В. А. Попов, Л. В. Политова, П. Г. Комохов, И. В. Прокудин, В. В. Фортунатов, В. А. Ходаковский, А. И. Кожевников, А. П. Ледяев, Г. П. Закревская, Л. М. Родионова, Л. А. Сергеева, Д. Н. Роенков, В. Ю. Афанасьева; второй ряд: И. С. Чернышкова, Т. А. Белаш, В. В. Гарбарук, В. А. Кручек, П. К. Рыбин, Ю. И. Ефименко, К. Н. Войнов, Е. Н. Болунов, Е. Ф. Житалко, В. Н. Смирнов, Ю. С. Фролов, А. В. Индейкин; третий ряд: Т. Е. Васильева, А. А. Коршенко, М. Я. Брынь, В. В. Никитин, С. А. Гулин, Н. С. Рогалев, Вл. В. Сапожников, Н. А. Чурков, Е. П. Дудкин, Ю. Г. Параскевопуло, В. В. Егоров, В. В. Кондратов, Д. В. Никольский; четвертый ряд: А. С. Гаврилов, В. Г. Иванов, И. В. Евграфов, Я. С. Ватулин, А. В. Ширяев, А. Г. Котенко, Н. К. Румянцев, Д. И. Громов, В. И. Никитченко, С. В. Урушев, Е. Ю. Мокейчев, Ю. П. Бороненко, В. П. Огородников, А. Е. Красковский, П. П. Якубчик, А. А. Лапинскас, Е. С. Свинцов, А. Д. Хомоненко, Е. К. Коровяковский, Г. И. Игнатенков, А. К. Канаев, А. А. Голубев, М. А. Бойко, Л. И. Коренев



Памятная медаль (аверс слева) в честь 200-летия Университета. 2009 г. Автор — директор музея ПГУПС Л. И. Коренев. Бронза, диаметр 75 мм

седательством первого вице-президента акционерного общества В. Н. Морозова[1].

Юбилейные мероприятия, связанные с 200-летием ПГУПС, намеченные на 2009 г., кульминация которых придется на 2 декабря — день 200-летия выхода исторического манифеста императора Александра I, направлены на популяризацию славных достижений отечественных ученых, инженеров-транспортников и строителей, традиций российской инженерной высшей школы, патриотическое воспитание молодежи, поднятие престижа инженерного труда.

Коллектив Университета встречает 200-летие вуза в обстановке консолидации, понимания сложности предстоящих задач, необходимости дальнейшего совершенствования учебно-воспитательного процесса во взаимосвязи с наукой и производством, удовлетворения растущих потребностей транспортной, строительной и других отраслей в высококвалифицированных специалистах.

[1] ОАО «Российские железные дороги. Распоряжение «О создании рабочей группы по подготовке к празднованию 200-летия основания Петербургского государственного университета путей сообщения». 31 декабря 2008 г. № 2909-р [НТБ ПГУПС].

Почетные профессора Института–Университета, избранные в 1985–2009 гг.

Березовский Михаил Владимирович,
кафедра промышленного транспорта, 1987 г.
Плакс Алексей Владимирович,
кафедра электрической тяги, 1987 г.
Смирнов Михаил Петрович,
кафедра железнодорожного пути, 1988 г.
Красковский Евгений Яковлевич,
кафедра теории механизмов и деталей машин, 1989 г.
Жинкин Георгий Николаевич,
кафедра экономики и организации строительства, 1989 г.
Петров Илья Иванович,
кафедра радиотехники, 1990 г.
Бурков Анатолий Трофимович,
кафедра электроснабжения железных дорог, 1991 г.
Прокудин Иван Васильевич,
кафедра экономики и организации строительства, 1992 г.
Ильин Виктор Васильевич,
кафедра философии, 1993 г.
Яковлев Всеволод Федорович,
кафедра промышленного транспорта, 1994 г.
Маслов Николай Николаевич,
кафедра охраны труда, 1994 г.
Кандауров Иван Иванович,
кафедра теоретических основ автоматизации и управления, 1995 г.
Каракулев Александр Васильевич,
кафедра строительных, дорожных машин и оборудования, 1996 г.
Козьмин Юрий Георгиевич,
кафедра мостов, 1997 г.
Новиков Михаил Николаевич,
кафедра электрических машин, 1998 г.
Логинов Сергей Иванович,
кафедра железнодорожных станций и узлов, 1999 г.
Коугия Вилио-Ристо Александрович,
кафедра инженерной геодезии, 1999 г.
Сапожников Владимир Владимирович,
кафедра автоматики и телемеханики на железных дорогах, 2000 г.

Комохов Павел Григорьевич,
кафедра строительных материалов и технологий, 2001 г.
Стрекопытов Виктор Васильевич,
кафедра локомотивов и локомотивного хозяйства, 2001 г.
Ефанов Алексей Никитович,
кафедра экономики транспорта, 2002 г.
Тарасов Борис Федорович,
кафедра начертательной геометрии и графики, 2003 г.
Иванов Игорь Александрович,
кафедра технологии металлов, 2004 г.
Кармин Анатолий Соломонович,
кафедра прикладной психологии и социологии, 2005 г.
Тетерин Юрий Иванович,
кафедра строительных конструкций, 2006 г.
Ковалёнок Татьяна Петровна,
кафедра экономики транспорта, 2007 г.
Хожаинов Анатолий Иванович,
кафедра электромеханических комплексов и систем, 2008 г.
Гурвич Анатолий Константинович,
кафедра методов и приборов неразрушающего
контроля, 2009 г.

Почетные преподаватели Института–Университета, избранные в 1985–2009 гг.

Кухаренко Лидия Александровна,
кафедра высшей математики, 1986 г.
Каллер Михаил Яковлевич,
кафедра электрической связи, 1988 г.
Симонов Юрий Михайлович,
кафедра водоснабжения и канализации, 1989 г.
Абакумова Юлия Павловна,
кафедра инженерной химии, 1991 г.
Леонтьева Дора Николаевна,
кафедра инженерной химии, 1992 г.
Эстлинг Александр Александрович,
кафедра вагонов и вагонного хозяйства, 1992 г.
Селедцов Эдуард Павлович,
кафедра электроснабжения железных дорог, 1993 г.

Суходоев Виталий Семенович,
кафедра железнодорожных станций и узлов, 1994 г.
Шапилов Евгений Дмитриевич,
кафедра электрической тяги, 1995 г.
Попов Иван Михайлович,
кафедра электрической тяги, 1996 г.
Болдырев Геннадий Леонидович,
кафедра электрических машин, 1997 г.
Попович Максимилиан Витальевич,
кафедра строительных дорожных машин
и оборудования, 1998 г.
Уздин Моисей Менделевич,
кафедра железнодорожных станций и узлов, 1998 г.
Михайловский Геннадий Иванович,
кафедра строительных дорожных машин
и оборудования, 1999 г.
Рудаков Борис Владимирович,
кафедра электротехники, 1999 г.
Ярохно Василий Иванович,
кафедра мостов, 1999 г.
Федотова Ольга Тимофеевна,
кафедра философии, 1999 г.
Черменина Елена Владимировна,
кафедра начертательной геометрии и графики, 2000 г.
Корнилова Тамара Николаевна,
кафедра теоретической механики, 2001 г.
Носович Нина Владимировна,
кафедра философии, 2001 г.
Ефимова Рената Сергеевна,
кафедра информационных и вычислительных систем, 2002 г.
Фадеева Ирина Дмитриевна,
кафедра иностранных языков, 2003 г.
Дрейман Олег Карлович,
кафедра автоматики и телемеханики на железных
дорогах, 2004 г.
Качан Николай Николаевич,
кафедра железнодорожного пути, 2005 г.
Романова Римира Александровна,
кафедра физики, 2006 г.
Афонин Геннадий Сергеевич,
кафедра локомотивов и локомотивного хозяйства, 2007 г.

Бубнева Наталия Георгиевна,
кафедра иностранных языков, 2008 г.
Данилов Аркадий Константинович,
кафедра теории механизмов и робототехнических систем, 2009 г.

Почетные доктора Университета, избранные в 1995–2009 гг.

Кренинг Михаэль,
Институт неразрушающего контроля, Саарбрюкен,
Германия, 1995 г.
Баронесса **Крамер Леони,**
Сиднейский университет, Австралия, 1995 г.
Солсбери Стивен,
Сиднейский университет, Австралия, 1995 г.
Христов Христо,
Технический университет, София, Болгария, 1995 г.
Правдин Николай Владимирович,
Белорусский государственный университет транспорта, Гомель,
Белоруссия, 1996 г.
Пелецци Себастьян,
Туринский политехнический университет, Италия, 1998 г.
Боголюбов Алексей Николаевич,
Институт истории АН Украины, Киев, Украина, 1999 г.
Штарк Йохен,
Веймарский университет, Германия, 2004 г.
Фаннинг Хильгунт Элизабет,
Университет прикладных наук, Штральзунд, Германия, 2006 г.
Портаэнкаса Баэса Рафаэль,
Мадридский политехнический университет, Испания, 2008 г.
Розенталь Клаус,
Падеборнский университет, Германия, 2009 г.

От авторов-составителей

Работая во исполнение поручения ученого совета Университета, данного в 2007 г., над историей вуза (1911–2009), мы осознавали нашу ответственность перед коллегами и всеми будущими читателями. Было непросто дать достоверное описание деятельности старейшего транспортного и строительного высшего учебного заведения России за последние столетие. Оно вместило мировые войны, революции, строительство социализма и реставрацию капиталистических отношений.

В работе мы опирались на труды предшественников – историков науки и техники, высшего образования, в том числе и наших учителей, работы которых критически переосмысливали в новых социально-политических реалиях. Мы безгранично признательны всем, кто предоставил материалы по истории вуза, и обширные опусы, и короткие заметки, иногда всего нескольких строк с интересным фактом, небольшую вырезку из газеты или единственную фотографию, и с благодарностью приводим в предисловии их имена как соавторов этого труда.

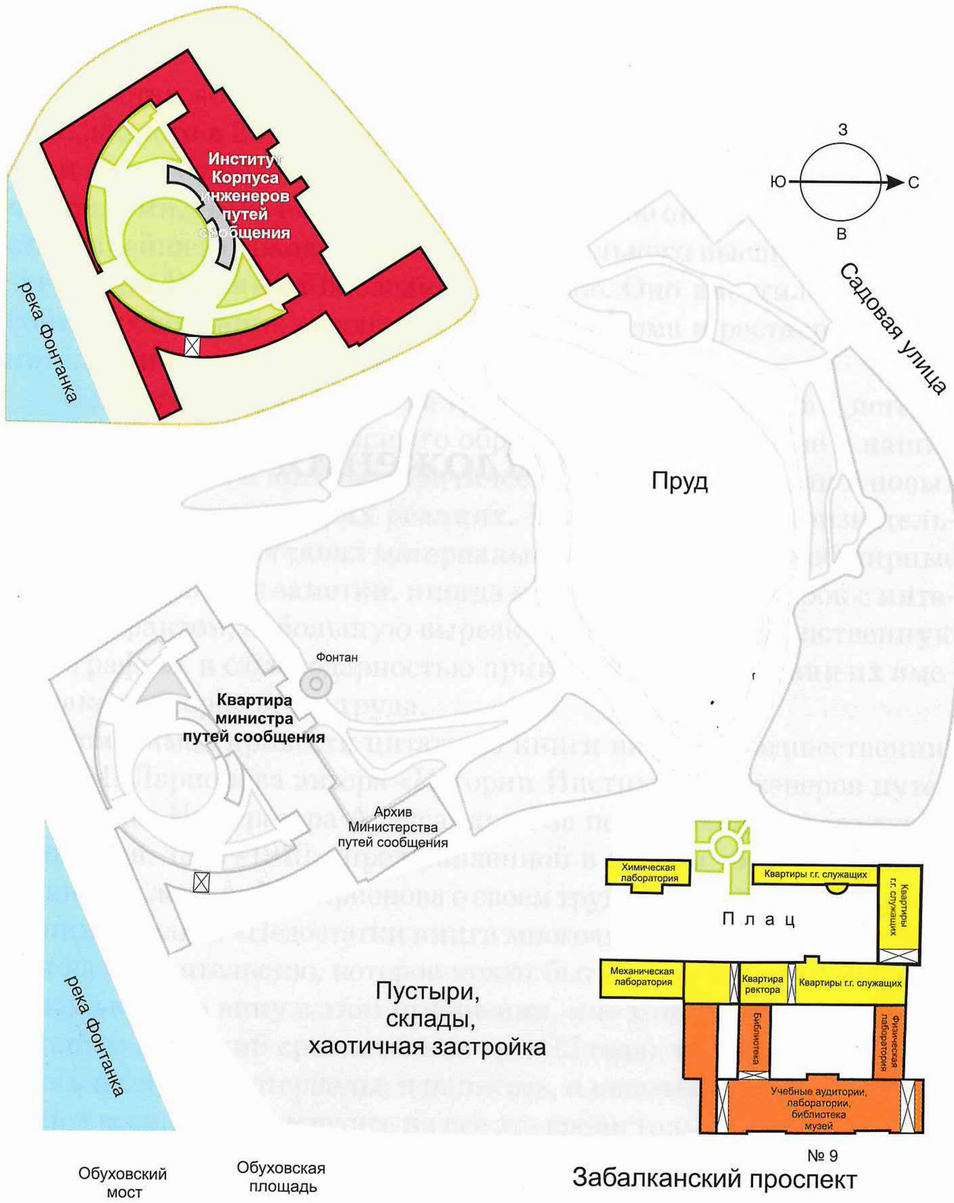
Осмелимся привести цитату из книги нашего предшественника А. М. Ларионова автора «Истории Института инженеров путей сообщения Императора Александра I за первое столетие его существования. 1810–1910», представленной в первом томе настоящего издания. Слова А. М. Ларионова о своем труде удивительно созвучны нашим мыслям: «Недостатки книги многочисленны и мне известны. Как на обстоятельство, которое может быть могло бы смягчить хоть несколько мою вину в этом отношении, мне хотелось бы указать на слишком короткий сравнительно срок (2 года), в который мне пришлось и собрать материалы, и написать, и напечатать книгу, причем я имел возможность уделять на все это время только урывками.

Во всяком случае в том, что мне удавалось узнать из прошлого института, я старался выделить достоверное и взвесить и проверить полученные сведения с тем, чтобы рассказать затем на страницах этой книги об этом прошлом только то, что, как мне кажется, можно считать достоверным» (А. М. Ларионов, настоящее издание, I том, С. VII).

В заключение добавим, что все замечания и уточнения к тексту книги будут приняты с благодарностью и учтены. Мы надеемся по прошествии времени выпустить дополненную и расширенную электронную версию Интернет-издания Истории Института–Университета.

И. П. Киселёв, М. М. Воронина, Н. А. Елисеев

Приложения



Условные обозначения:

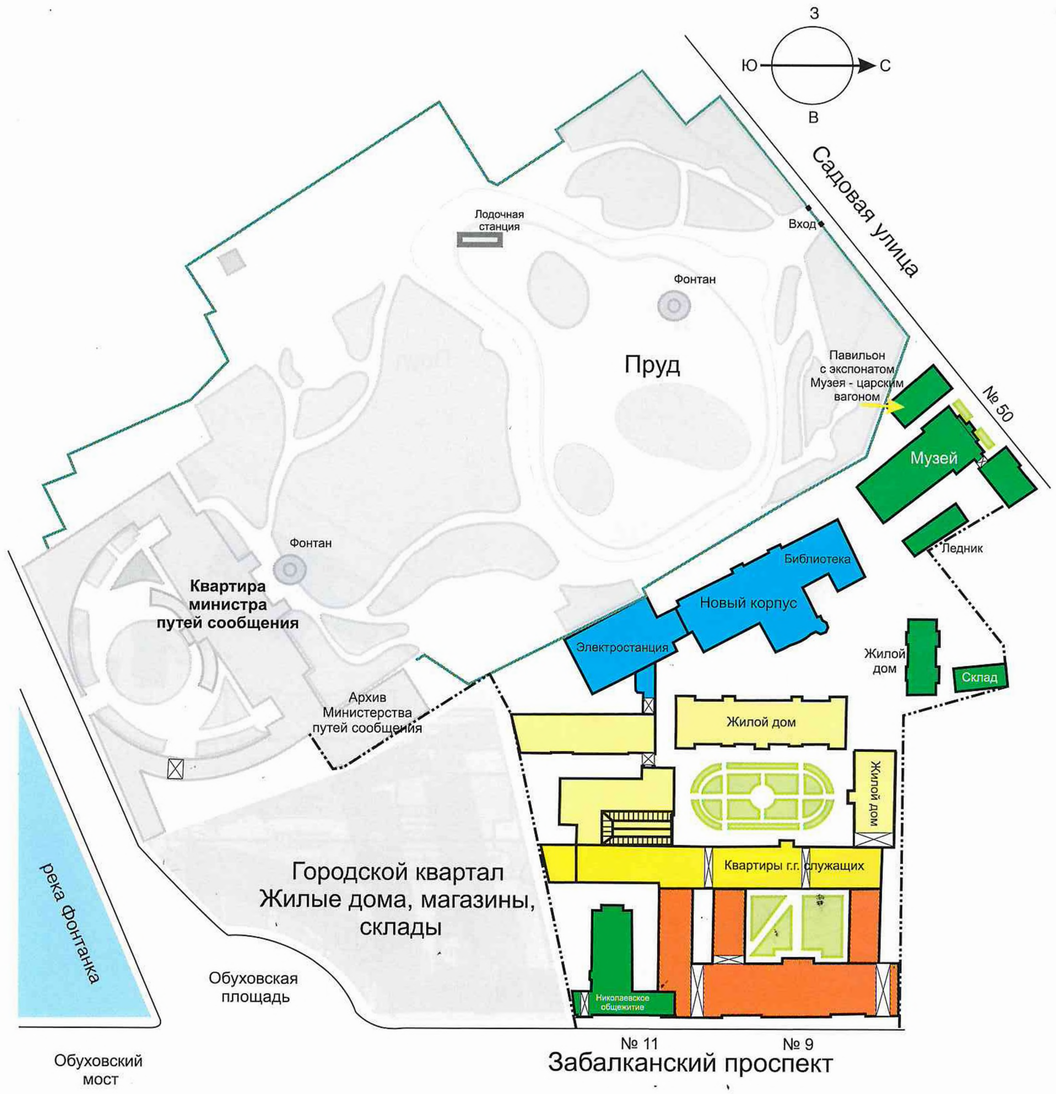
Постройки и территории, не относящиеся к Институту

Постройки и территории, относящиеся к Институту

XVIII век — **XXI век**

Ориентировочная временная шкала постройки объектов или их принятия в структуру вуза

Схема расположения корпусов Института.
Вверху - начало XIX века, внизу - середина - вторая треть XIX века.
Планировка сада показана условно



Условные обозначения:

Постройки и территории, не относящиеся к Институту

Постройки и территории, относящиеся к Институту

XVIII век — **XXI век**

Ориентировочная временная шкала постройки объектов или их принятия в структуру вуза

Схема расположения корпусов Института.
Начало XX века

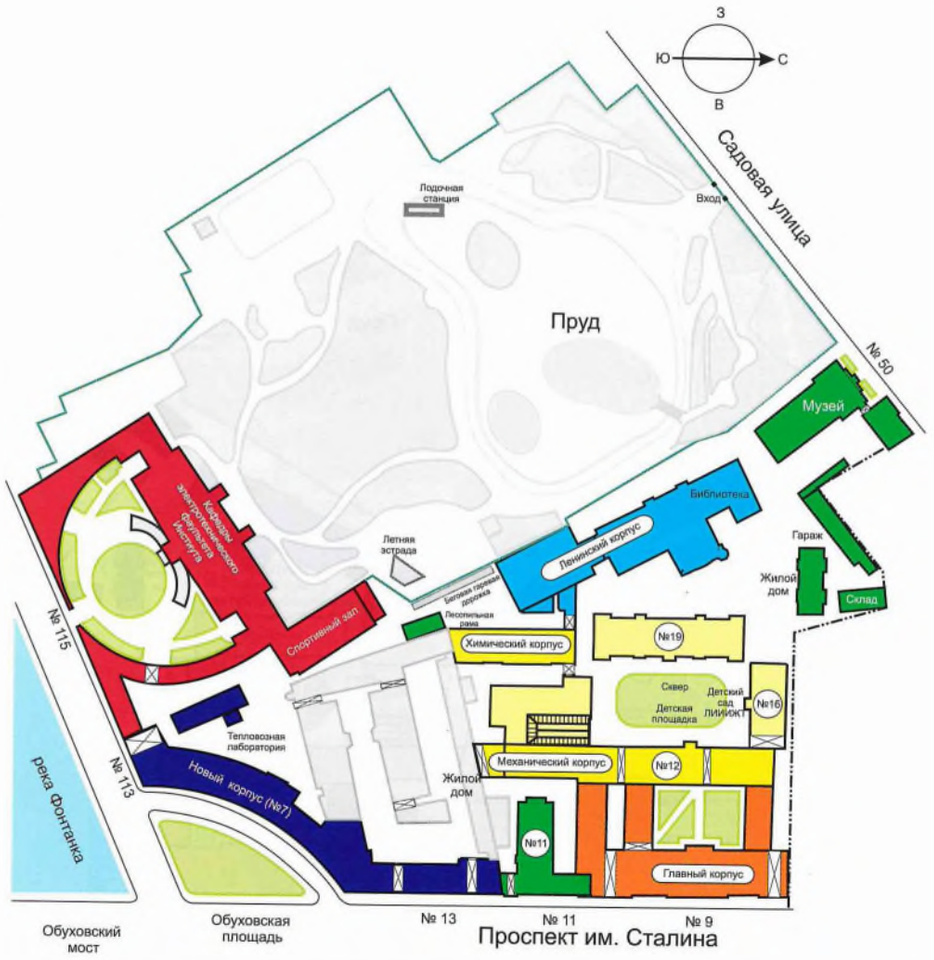




Схема расположения корпусов Института.
Середина XX века

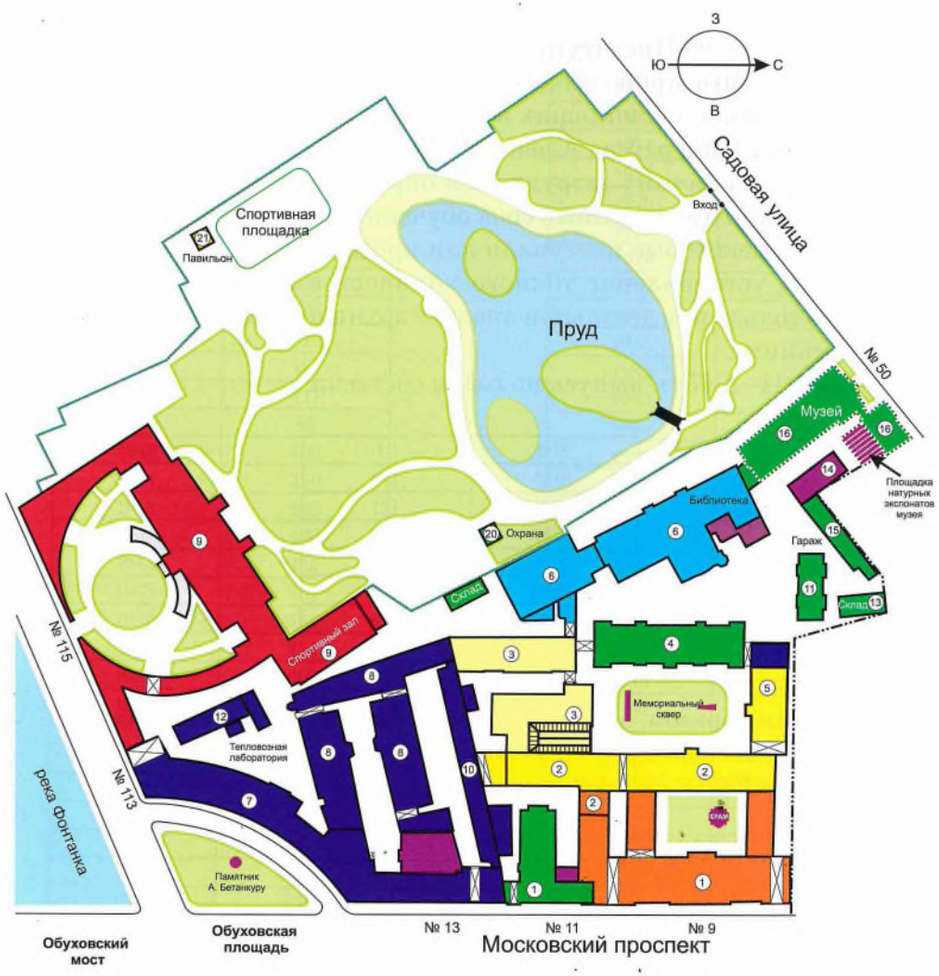




Схема расположения корпусов Университета.
Начало XXI века

Выпускники Института — Университета

До 1910 г. из Института было выпущено около 4 700 инженеров. Эти данные приводит в своей книге А. М. Ларионов[1]. Знакомство со списком окончивших курс в Институте инженеров путей сообщения Императора Александра I, опубликованным в 1910 г., разъясняет причину затруднения определения точной цифры[2]. Выпускники имели разный срок обучения, выпускались в разных званиях, некоторые поступали для продолжения учебы. Таким образом, установление точного количества выпускников возможно только при детальном анализе архивных данных о каждом выпускнике.

В 1911–1917 гг. выпуск по годам составил[3]:

1911	91
1912	112
1913	121
1914	118
1915	124
1916	145
1917	116
Итого	827

Таким образом, до октября 1917 г. Институт подготовил около 5,5 тыс. инженеров.

После 1917 г. выпуск инженеров по годам составил[4]:

1918	91
1919	52
1920	37
1921	93
1922	76

[1] История Института инженеров путей сообщения Императора Александра I за первое столетие его существования. 1810–1910. Составил инженер путей сообщения А.М.Ларионов. – СПб.: Типография Ю.Н.Эрлих (владелец А.Э.Коллинс), Мал. Дворянская, 19, 1910. – С. 379.

[2] Список окончивших курс в Институте иженеров путей сообщения Императора Александра I за сто лет. 1810 – 1910. – СПб.: Типография Ю. Н. Эрлих, 1910. – С. 225.

[3] Фонд Л. А. Белявского. Музей ПГУПС

[4] С 1917 по 1984 г. — данные по книге «ЛИИЖТ на службе родины». – Л.: Транспорт, Лен. отд., 1984. С. 233; с 1985 по 2009 г. – данные учебного управления ПГУПС.

1923	113
1924	143
1925	183
1926	193
1927	229
1928	199
1929	364
1930	884
1931	124
1932	173
1935	115
1934	518
1935	1656
1936	212
1937	181
1938	117
1939	86
1940	408
1941	259
1942	162
1943	106
1944	155
1945	161
1946	181
1947	174
1948	697
1949	565
1950	425
1951	575
1952	578
1953	558
1954	525
1955	808
1956	849
1957	1064
1958	1028
1959	1266
1960	1302
1961	1229
1962	1071
1963	1163
1964	1045
1965	1138
1966	1478
1967	1277
1968	1268
1969	1354
1970	1497
1971	1629
1972	1642
1973	1692
1974	1629
1975	1680
1976	1639
1977	1789
1078	1718
1979	1693
1980	1806
1981	1825
1982	1833
1983	1742
1984	1778
1985	1628
1986	1672
1987	1658
1988	1558
1989	1199
1990	1059
1991	1238
1992	1377
1993	1416
1994	1109
1995	833
1996	889
1997	872
1998	1096
1999	1289
2000	1512
2001	1708
2002	1742
2003	1533
2004	2101
2005	2124
2006	2059
2007	2109
2008	2191
2009	2156
Всего с 1918 по 2009 г.	92428

В 1996–2009 г. Университет выпустил 403 магистров и 2701 бакалавра.

Краткие сведения о техникумах и колледжах, входящих в структуру Петербургского государственного университета путей сообщения

Великолукский техникум железнодорожного транспорта имени К. С. Заслонова

Великолукское техническое железнодорожное училище при Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге было открыто 1 июля 1902 г. по инициативе начальника Управления дороги Н. Д. Байдака на основании «Положения об училищах, состоящих в ведомстве МПС и содержащихся на средства общего училищного фонда», высочайше утвержденного 1 апреля 1886 г. Занятия начались в сентябре 1902 г. Был установлен срок обучения — три года, после этого предполагалась двухлетняя железнодорожная практика. Первый выпуск 25 техников был осуществлен летом 1905 г. Всего до 1917 г. было выпущено 300 человек. В 1906 г. на земельном участке, отведенном бесплатно Великолукской Думой (ныне Первомайская ул.), был построен двухэтажный кирпичный корпус, в котором и проводились занятия.

После 1917 г. училище было переименовано в профтехшколу железнодорожного транспорта. Прием в нее был произведен в 1918 г., а в 1922 г. состоялся выпуск первых 22 техников. В 1925 г. в дополнение к профтехшколе, обучение в которой дли-



Главный учебный корпус Великолукского техникума железнодорожного транспорта имени К. С. Заслонова

лось три года, был открыт техникум со сроком обучения четыре года. В 40-х годах при техникуме была создана школа фабрично-заводского ученичества, курсы машинистов-паровозников, курсы дорожных мастеров. Техникум был преобразован в учебный комбинат.

В начале Великой Отечественной войны учебное заведение эвакуировали в г. Алтырь Алтайского края, где оно находилось до 1944 г. Война не пощадила здания техникума в Великих Луках, его восстановление было закончено в 1947 г., весной следующего года начали строительство пристройки к зданию.

В 2000 г. техникум окончил десятитысячный выпускник. Сегодня учебное заведение имеет три учебных и один лабораторный корпус, механические мастерские, физкультурно-оздоровительный комплекс. Гордостью техникума является учебный полигон, включающий четыре железнодорожных пути со стрелками, переездом, тупиками, светофорами. На путях находится действующий тепловоз, пассажирский и грузовые вагоны. Большую помощь в строительстве и оборудовании полигона оказало Санкт-Петербург-Витебское отделение Октябрьской железной дороги.

В техникуме работают более 120 сотрудников, из них 32 — преподавателя. С 2002 г. директором техникума является В. И. Ойя, выпускник техникума 1973 г., выпускник ПГУПС 1981 г.

По очной и заочной системам в техникуме проводится обучение по специальностям: «Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте», «Техническая эксплуатация, обслуживание и ремонт тягового подвижного состава», «Техническая эксплуатация, обслуживание и ремонт вагонов и рефрижераторного подвижного состава», «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство».

Вологодский техникум железнодорожного транспорта

Техникум создан на базе технического училища, открытого в Вологде в 1902 г.[1] Полный курс обучения включал два периода: трехгодичный курс теоретической учебы и практических занятий по изучению ремесел: столярного, слесарного, кузнечного, токарного,

[1] Приказ Министерства путей сообщения от 22 мая 1902 г. № 75 [Архив техникума].



Первый учебный корпус Вологодского техникума железнодорожного транспорта

медницкого[1] и других и обязательная двухгодичная практика на железной дороге по избранной специальности. За период с 1905 по 1917 г. училище выпустило 276 техников.

В 1917 г. училище было преобразовано в среднее железнодорожное училище, а в 1923 г. — в техникум железнодорожного транспорта с четырехлетним сроком обучения[2] по тягово-механическим специальностям. В 1924 г. техникум был преобразован в профшколу Наркомата путей сообщения, ее выпускникам присваивалось звание техника.

В 1930 г. в Вологде открылся еще один техникум, в котором велась подготовка специалистов по железнодорожному пути. В 1936 г. это учебное заведение было объединено с Тягово-механическим техникумом и стало называться Вологодским техникумом Наркомата путей сообщения.

В годы Великой Отечественной войны продолжалась подготовка специалистов-железнодорожников. В послевоенные годы

---

[1] Профессия медника была очень важна на железных дорогах того времени для обеспечения ремонта паровых котлов.

[2] Приказ НКПС от 21 июля 1923 г. № 1150 [Архив техникума].

в техникуме были открыты новые отделения: электроснабжения, вагонного хозяйства, тепловозного хозяйства.

С 1947 по 1950 г. на базе Вологодского техникума МПС работала трехгодичная школа машинистов паровозов. С 1949 г. по всем специальностям дневного обучения ведется подготовка специалистов без отрыва от производства (заочное отделение).

В настоящее время техникум располагает тремя учебными корпусами, 73 кабинетами и лабораториями, двумя библиотеками, физкультурными залами, лыжной базой, столовой, учебными мастерскими. Техникум имеет свой музей.

Педагогический коллектив учебного заведения включает 88 человек. С 2001 г. техникумом руководит В. П. Шиловский — выпускник техникума, прошедший путь от мастера производственного обучения до директора.

Всего за годы своей работы техникум выпустил более 34,5 тыс. специалистов. В настоящее время ведется подготовка по специальностям: «Электроснабжение» (по отраслям), «Ттехническая эксплуатация подвижного состава железных дорог», «Техническая эксплуатация подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования» (по отраслям) (на железнодорожном транспорте), «Вычислительные машины, комплексы, системы и сети», «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», и по 28 направлениям подготовки и повышения квалификации по специальностям и профессиям техникума. Ежегодный выпуск составляет в среднем 1200 специалистов и рабочих.

Петрозаводский колледж железнодорожного транспорта

Колледж (до 1993 г. техникум) основан в 1930 г. в городе Лодейное Поле. В нем осуществлялась подготовка специалистов по эксплуатации подвижного состава железных дорог, а с 1956 г. — по организации перевозок и управления на железнодорожном транспорте. В 1959 г. техникум был переведен в город Петрозаводск. В последующие годы в нем открывается ряд новых специальностей, расширяется прием студентов.

В колледже ежегодно получают образование свыше 1600 человек по очной и заочной формам обучения по специальностям: «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»,



Главный учебный корпус Петрозаводского колледжа железнодорожного транспорта

«Техническое обслуживание средств вычислительной техники и компьютерных сетей», «Автоматика и телемеханика на транспорте» (по видам транспорта), «Организация перевозок и управление на транспорте» (по видам), «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог». Всего за период своей работы колледж подготовил свыше 15 тыс. специалистов.

С 1994 г. при колледже работает отделение дополнительного профессионального образования, на котором ежегодно проходят подготовку, переподготовку и повышение квалификации свыше тысячи работников Октябрьской железной дороги.

В 1999 г. в колледже создано отделение допрофессиональной подготовки, которое координирует работу 14 железнодорожных классов в восьми школах Республики Карелия, Мурманской и Ленинградской областях.

В настоящее время в колледже имеется 37 учебных кабинетов, 35 лабораторий, вычислительный центр, музей, библиотека, актовый зал, спортивный комплекс, учебный полигон. В отдельном здании размещаются учебные мастерские. Техникум располагает двумя общежитиями со 172 жилыми комнатами. С 1994 г. директором колледжа является выпускник Карельского государственного педагогического института (1970), преподаватель физики Э. М. Меладзе.

Санкт-Петербургский техникум железнодорожного транспорта

Техникум был организован в 1918 г. и назывался тогда Петроградской школой путей сообщения при Институте инженеров путей сообщения. Первоначально в ней были учреждены два отделения: эксплуатационное и строительное, в 1919 г. добавилось механическое отделение. Занятия в школе вели профессора и преподаватели Института. В первые годы своего существования школа была одногодичной, затем она преобразуется в техникум с трехлетним сроком обучения. В 1922 г. учебное заведение стало называться «Политехникум путей сообщения», в том же году оно размещается в бывшем Доме инженеров путей сообщения на Бородинской улице, где находится и в настоящее время.

В 1927 г. Политехникум стал называться Ленинградским техникумом железнодорожного транспорта имени Ф. Э. Дзержинского. К 1929 г. число учащихся достигло 1000 человек, специалисты готовились по шести профессиям.

В период Великой Отечественной войны техникум был эвакуирован на станцию «Тайга» Томской железной дороги, в 1942–1944 гг. помимо обучения эвакуированных из Ленинграда учащихся осуществлялся и новый прием на первый крус. После окончания войны техникум был возвращен в свое здание на Бородинской улице.

С 1994 г. учебное заведение именуется Санкт-Петербургским техникумом железнодорожного транспорта.

С 1901 г. в Петербурге работало еще одно среднее специальное железнодорожное учебное заведение — техническое училище при Александровском[1] заводе Николаевской железной дороги «в селе Михайловское», как тогда называлось место его расположения. Училище имело два отделения: механическое и электротехническое. В 1919 г. училище было преобразовано в Объединенную школу Ученичества при Пролетарском заводе Октябрьской железной дороги, в 1930 г. школе Ученичества было присвоено название «Школа-завод» имени Васи Алексеева»[2], в 1932 г. — она была переименована в Учебный комбинат имени Васи Алексеева,

---

[1] В советское время – Пролетарский завод.

[2] Алексеев Василий Петрович (1896–1919), рабочий Путиловского завода, один из организаторов и руководителей Петроградского социалистического союза молодежи. Умер от тифа.



Первый учебный корпус Санкт-Петербургского техникума железнодорожного транспорта. Бородинская ул., д.6

в 1936 г. — в Ленинградский техникум механической специальности железнодорожного транспорта, а в 1944 г. — в Ленинградский механический техникум железнодорожного транспорта. В 1993 г. техникум, располагавшийся на ул. Седова, д. 56, получил наименование «Санкт-Петербургский электромеханический техникум железнодорожного транспорта». В 2002 г. учебное заведение было объединено с Санкт-Петербургским техникумом железнодорожного транспорта[1].

В настоящее время на дневном и заочном отделениях Санкт-Петербургского техникума железнодорожного транспорта обучаются свыше 3 тыс. студентов. Подготовка ведется по специальностям: «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог», «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте», «Электроснабжение на железнодорожном транспорте», «Автоматизированные системы обработки информации и управ-

[1] Распоряжение Министерства Путей Сообщения РФ от 25 июня 2002 г. № 315Р.

ления» (по отраслям), «Организация перевозок и управление на железнодорожном транспорте», «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», «Эксплуатация средств связи», «Экономика и бухгалтерский учет» (по отраслям).

С 2003 г. директором объединенного техникума является А. В. Ширяев. В учебном заведении работают 123 преподавателя. Техникум располагает двумя учебными корпусами, имеются лаборатории, специализированные аудитории, кабинеты, учебный полигон, учебно-производственные мастерские, три общежития.

Ухтинский техникум железнодорожного транспорта

Ухтинский техникум железнодорожного транспорта был основан в 1944 г. и первоначально именовался Северо-Печорским. Здесь велась подготовке техников по специальности «Путевое хозяйство». В условиях острой потребности в кадрах железнодорожников занятия в октябре 1944 г. начались практически при полном отсутствии учебной базы и минимуме преподавателей. Только в декабре 1945 г. учебное заведение получило собственное здание. Первый выпуск 12 техников-путейцев состоялся 1 июля 1947 г. В 1949 г. техникум переехал в новое здание на улице Мира, иногородние учащиеся переселились в два новых общежития.

В 1949 г. в техникуме открывается отделение эксплуатации железных дорог, а в 1950 г. – паровозного хозяйства. Для помощи в преподавании в эти годы в Ухту были направлены специалисты



Главный учебный корпус Ухтинского техникума железнодорожного транспорта

из Великолукского техникума железнодорожного транспорта, Ленинградского, Московского и Днепропетровского институтов железнодорожного транспорта. В 1957 г. в техникуме открывается заочное отделение, которое начало готовить специалистов-практиков, командиров среднего звена по 14 специальностям. 4 апреля 1961 г. Печорский техникум железнодорожного транспорта был переименован в Ухтинский техникум железнодорожного транспорта.

В 1998 г. открыты специальности «Технологическая связь» и «Правоведение». Сегодня в техникуме учатся более 500 студентов дневного отделения, более 500 студентов-заочников, работают курсы подготовки и повышения квалификации кадров массовых профессий и специалистов предприятий Северной железной дороги, проводится ускоренное обучение практиков-железнодорожников Северной железной дороги.

На дневном и заочном отделениях ведется подготовка по специальностям: «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте», «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», «Эксплуатация средств связи», «Организация перевозок и управление на транспорте» (по видам транспорта), «Правоведение», «Экономика и бухгалтерский учет» (по отраслям).

В техникуме работает коллектив преподавателей и сотрудников в составе 60 человек во главе с директором В. Г. Бестужевым (выпускником техникума).

ГИМН Петербургского государственного университета путей сообщения[1]
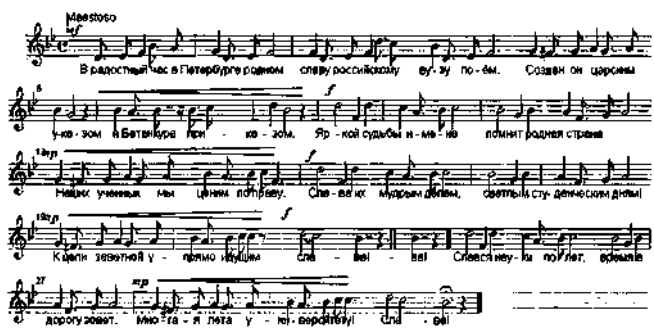
Слова и музыка выпускника ЛИИЖТ
В. М. Сухобокова

В радостный час в Петербурге родном
Славу российскому вузу поем.
Создан он царским Указом
И Бетанкура приказом.

Яркой судьбы имена
Помнит родная страна.
Наших ученых мы ценим по праву.
Слава их мудрым делам,
Светлым студенческим дням!
К цели заветной упрямо идущим слава!

Дом на Фонтанке – отеческий дом,
Славим тебя вдохновенным трудом!
В ясные мирные дали
Наши летят магистрали...
К ярким вокзальным огням,
К дальним степям и морям...
Ветер попутный гудкам подпевает.

Лента дороги стальной
Шар обгоняет земной.
Здесь на Фонтанке ее Alma mater.
Славься, науки полет,
Время в дорогу зовет!
Многая лета Университету!
Слава!



[1] Утвержден решением ученого совета Университета от 2 декабря 2005 г. Протокол № 4.

Оглавление

Предисловие 5

Глава 7. **Институт в период перестройки. Преобразование в технический университет. 1985–1998** 9

Состояние железнодорожной отрасли. институт в период социально-политических изменений в стране 9

Структура Института, научно-педагогические кадры во второй половине 80-х годов 18

Перестройка высшего образования в железнодорожной отрасли 25

Преобразование Института в технический университет 34

Организационная структура, состав профессоров и преподавателей, особенности организации учебной работы технического университета 37

Естественнонаучная и общеинженерная подготовка студентов . 39

Гуманитарная подготовка студентов 43

Воспитательная работа со студентами 47

Основные направления научно-исследовательской деятельности вуза 52

Совершенствование материально-технической базы вуза 96

Развитие системы повышения квалификации инженерно-технических работников и преподавателей 105

Международные связи и подготовка студентов для зарубежных стран 108

Глава 8. **Университет в период реформирования транспорта. 1999–2009** 116

Структурная перестройка отрасли, ликвидация Министерства путей сообщения, создание ОАО «Российские железные дороги». новый организационный статус Университета 116

Организационная структура Университета, состав профессоров и преподавателей 130

Изменения в учебном процессе Университета 138

Компьютеризации вуза. Электронные учебно-методические комплексы 152

Приемная комиссия 158

Естественнонаучная и общеинженерная подготовка студентов . 162

Гуманитарная подготовка студентов 170

Развитие элементов комплексного университетского образования: довузовская подготовка учащихся и повышение квалификации выпускников 175

Производственная практика студентов. Студенческие отряды... 178

Вечерняя и заочная системы обучения. Филиалы Университета 185

Воспитательная работа в Университете 194

Научно-исследовательская деятельность вуза как политехнического университета 218

Докторантура и аспирантура 284

Патентная деятельность 286

Финансово-экономическая деятельность Университета в новых условиях 288

Социальная защита 291

Обновление учебной и социальной базы, общежитий вуза 295

Управление качеством деятельности вуза 308

Библиотека Университета 310

Издательская деятельность 323

Международные связи Университета, подготовка специалистов для зарубежных стран 330

Первичная профсоюзная организация сотрудников 339

Информационно-рекламное обеспечение деятельности Университета 342

Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации 351

Музей Университета 355

Празднование 300-летия со дня основания Санкт-Петербурга... 360

200-летие со дня рождения П. П. Мельникова 364

Празднование 250-летия со дня рождения Августина Бетанкура 367

Послесловие 373

Почетные профессора Института–Университета, избранные в 1985–2009 гг. 378

Почетные преподаватели Института–Университета, избранные в 1985–2009 гг. 379

Почетные доктора Университета, избранные в 1995–2009 гг. 381

От авторов-составителей 382

Приложения 383

Схемы расположения корпусов Института — Университета 384

Выпускники Института — Университета 388

Краткие сведения о техникумах и колледжах, входящих в структуру Петербургского государственного университета путей сообщения ... 390

Гимн Петербургского государственного университета путей сообщения 399

В книге использованы фотографии В. В. Ефимова, И. П. Киселёва, В. А. Манахимова, Н. К. Румянцева, С. Ф. Спиридонова; фотографии из фондов Научно-технической библиотеки и Музея ПГУПС; Центрального музея железнодорожного транспорта РФ, газеты «Октябрьская магистраль», ОАО «Мостотряд-19», ЗАО «Трансмашхолдинг», ОАО «РЖД», ОАО «Метрострой», ГУП «Петербургский метрополитен», Центрального музея Октябрьской железной дороги, Центрального государственного архива кино-, фото-, фонодокументов Санкт-Петербурга; личных архивов Н. А. Бабинцева, Ю. П. Бороненко, М. М. Ворониной, С. В. Григорьева, Ю. И. Ефименко, Н. А. Елисеева, И. П. Кисёлева, К. К. Кима, И. И. Куртова, В. А. Кудряшова, В. П. Огородникова, Р. Д. Сухих, А. Н. Лялинова.

Научное издание

Авторы-составители:
И. П. Киселёв (ответственный за выпуск),
М. М. Воронина, Н. А. Елисеев

ИСТОРИЯ ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

В двух томах, трех книгах

Том второй
Книга вторая
1985–2009

Редактор *Е. В. Васильева*
Корректоры *Е. В. Васильева, Л. Г. Щёкина*
Верстка, предпечатная подготовка *Е. Л. Бовичева, С. Ю. Бовичев*
Разратка макета и дизайн обложки тома 2 *С. В. Тюрин*

Подписано в печать с оригинал-макета 11.11.2009.
Формат 70×100 $^{1}/_{16}$. Бумага мелованная. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 32,875 . Тираж 2000 экз.
Заказ 681.

ГОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения».
190031, Санкт-Петербург, Московский пр., 9.

Отпечатано в ООО «Типография «НП-Принт».
197110, Санкт-Петербург, Чкаловский пр., д. 15.