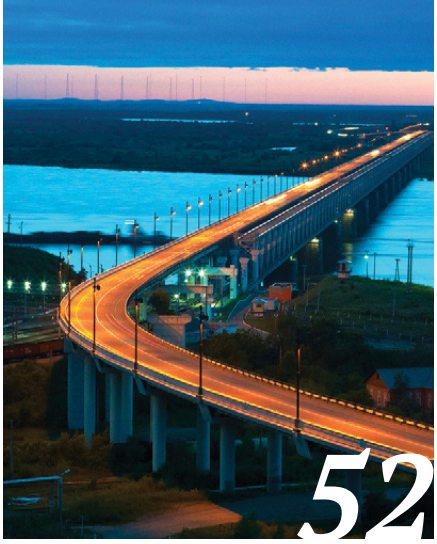
ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

СОДЕРЖАНИЕ



3 Обращение ректора

4 Поздравления

8 **Грани истории: 1937–2017**

9 80 лет: тайны и хроники особого вуза

16 **ДВГУПС – знак высокого качества**

17 Инженер путей сообщения – это призвание

19 Университет взял очень высокую планку подготовки специалистов

21 ДВГУПС — признанный бренд

23 Мечты о небе сбываются на земле

26 **Клуб выпускников**

27 «Судьба моя – железная дорога»

29 Четыре поколения железнодорожников

30 Нобелевская премия и обыкновенные спички

32 Золотая моя «Железка»!

34 «Железная» дисциплина сделала меня человеком

36 Мэр Хабаровска и по диплому... градостроитель

38 **Университет в XXI веке**

39 80 лет инноваций: от паровоза до 3D-автомобиля

47 Научные школы – гордость университета

52 Куда приводят мосты и тоннели

58 Смарт-технологии для «высокого напряжения»

62 «Высокая кухня» железнодорожной экономики

63 Финансисты путей сообщения

64 Алиса в Стране IT-чудес

68 Здесь учат защищать Отечество

70 Расширяя границы

72 Яркий вуз на карте мира

74 Все флаги в гости к нам

76 Новый университет на Большом Уссурийском острове

77 Из Шанхая с любовью

78 **Студенческая республика**

79 С – самоуправление

84 Дюжина PRO

86 От олимпийского Сочи до космодрома «Восточный»

90 Железная воля к победам

95 Точка старта: «Планета Голливуд»

97 Resonanc'ные танцы

98 В поиске смыслов

99 ...И, конечно, петь лучше с хором

100 Только факты

Фотографии с празднования юбилея

Электронная версия журнала

Дорогие друзья, коллеги!

Сегодня ДВГУПС исполняется 80 лет. Для вуза это не просто прожитые годы, это традиции, достижения, преодоленные трудности. Это преподаватели, ученые, ковавшие нашу «Железку», это около 80 тысяч выпускников, которые трудились и трудятся в разных уголках страны.

Кроме 1937 года — даты основания, есть еще две даты, важные для вуза. Это 1939 год – завершение строительства «Железки», год приема первых студентов. И 1944 год – год первого выпуска, когда вуз выдал на-гора интеллектуальную «продукцию»: инженеров путей сообщения.

За прошедшие десятилетия менялась страна, с ней менялся вуз, но одно оставалось неизменным: курс на инновационное развитие, желание и, главное, умение быть на шаг впереди.

В музее истории нашего университета есть лампа, соединившая свечу и электричество. Ее в 1963 году выпускники-электромеханики собрали и подарили преподавателям. На лампе надпись: «Свет знаний вечен». И только такое объединение, содружество базовой науки и новаторских знаний приводит к успеху.

В момент создания «Железки» студенты изучали паровозы, а сегодня в лабораториях разбирают устройство «смарт-поездов» и собирают марсоходы. Мы первые на Дальнем Востоке открыли образовательные границы. Университет стал своеобразным мостом между Европой и Азией, ведь именно в стенах ДВГУПС возникла знаковая для нашей страны организация — Международная ассоциация транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Университет готов ко всему. Например, в 2007 году вуз вошел в число лучших вузов страны, получив значительные средства на переоснащение в рамках приоритетного национального проекта «Образование». В этом же году вуз был удостоен национальной общественной премии транспортной отрасли России «Золотая колесница» в номинации «Лидер транспортной науки и образования» (эту же награду присудили нам и в 2012 году). А еще университет получил престижную награду «EUROPEAN QUALITY» «Европейской Бизнес-ассамблеи», подтверждающую соответствие нашего стандарта с европейскими.

Наших студентов на всех дорогах ждет «зеленая волна». Можно зайти в университет школьником, поступив в лицей, потом перейти в техникум, затем с дипломом о среднем профессиональном образовании поступить в вуз, продолжить обучение в аспирантуре и выйти кандидатом или доктором наук.

Мы давно стали многопрофильным учебным заведением, специалисты которого востребованы на земле и небе. Сотрудники и студенты работали на крупнейших стройках страны — на олимпийских объектах в Сочи, на космодроме «Восточный». Уникальные мосты и тоннели края — это тоже наша работа.

Преподавателей ДВГУПС знают в престижных зарубежных университетах. И, конечно, гордость вуза — десятки тысяч подготовленных специалистов. Много наших выпускников занимали и занимают ответственные высокие должности — от начальников железных дорог до министров и депутатов Государственной Думы.

В юбилейный год хочется вспомнить историю вуза, людей, творивших эту историю, показать, какой стала «Железка» сегодня, похвалиться — заслуженно! — нашими учеными, преподавателями, студентами. Поэтому позвольте пригласить вас на экскурсию по ДВГУПС. Мы посетим учебные корпуса, осмотрим инфраструктуру, сделаем остановку в музее, заглянем в спорткомплекс, в студенческий клуб. Двери открыты — добро пожаловать в Дальневосточный государственный университет путей сообщения!

С юбилеем вас, дорогие студенты, преподаватели, выпускники и гости университета!

Юрий Давыдов, ректор
Дальневосточного государственного
университета путей сообщения

EN

Dear friends and colleagues!

Today we celebrate the 80th anniversary of Far Eastern State Transport University. It means not just the years of life but traditions, achievements, successfully handled hardships. These are the teachers who created our "Zhelezka", about 80 thousand graduates who worked and are still working all over the country.

Our country as well as our university had been changing for the past decades, but one thing remained stable - the innovative development policy, the wish and, mainly, the skill to stay ahead of the curve. We were and still are the flagship transport university of the Far East region, a unique educational complex with plenty of facilities.

FESTU became a specific bridge between Europe and Asia where a prominent organization for our country - International Association for Transport Universities in Asia-Pacific Countries (IASTU APC) - was established.

Our students enjoy "a green wave" on any roads. They may enter the university as school students at the lyceum, then go to the technical school and after that enter the university with the diploma of a secondary professional education, then continue their postgraduate study and become a Candidate or a Doctor of Science.

Long ago we became a diversified educational establishment, our specialists are in great demand on the ground and in the sky. We are the only ones in the Far East region to train personnel for air communication. Our teaching staff members and students worked at the greatest construction projects of our country - at the Olympic sites in Sochi, the Vostochny space launch centre. The unique bridges and tunnels of the Khabarosk territory are also our achievements.

FESTU teachers are valued in prestigious foreign universities, the students bring home rewards, diplomas and grants from abroad. And, certainly, the glory of the university is dozens of thousands trained specialists. In the anniversary year we should mention the history of the university and the people creating it. We should demonstrate the public the contemporary "Zhelezka" and justly compliment our scientists, teachers, students. Let me invite you to join the excursion about FESTU. Let's visit the academic buildings, view the campus environment, the History Museum, sports facilities, the students' club. The doors are open - you are welcome to Far Eastern State Transport University!

May I offer you my congratulations on the anniversary, dear students, teachers, graduates and our university's guests!

Rector of Far Eastern
State Transport University
Yuri Davydov

moydvgups.ru

Максим Юрьевич Соколов, министр транспорта Российской Федерации

От имени коллегии Министерства транспорта Российской Федерации поздравляю вас с 80-летием со дня образования Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

В канун праздничных торжеств выражаю вам слова признательности за неустанную работу, способствующую повышению кадрового потенциала транспортного комплекса.

За годы становления и развития университет, основанный с целью подготовки инженерных кадров для железных дорог Дальнего Востока и Сибири, прошел путь от рядового ведомственного учебного заведения до крупного учебно-научного транспортного комплекса, ведущего технического вуза Дальневосточного региона.

С каждым годом ДВГУПС укрепляет свои позиции не только в деле подготовки высококвалифицированных инженерных кадров, повышения квалификации и переподготовки руководящих работников и специалистов транспорта, но и в выполнении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

От всей души желаю всему коллективу университета, ветеранам, профессорско-преподавательскому составу, докторантам, аспирантам и студентам здоровья, благополучия, творческих успехов в работе и учебе, новых достижений в развитии транспортной отрасли на благо России!

EN

Minister of Transport of the Russian Federation **M.Yu. Sokolov**

Please accept my sincere congratulations on the 80th anniversary of Far Eastern State Transport University.
FESTU is the largest university in the Far Eastern region. It still remains the leading educational institution in the system of training highly qualified specialists for the transport industry, for the innovative development of the Far Eastern region.
Today FESTU is a dynamic prestigious university, which, despite being 80 years old, keeps up with current trends. The diploma of your university is a seal of excellence nationwide!
The staff of the University are rightfully proud of unique scientific schools and developments, the names of teachers and graduates, among whom there are many well-known scientists, public and political figures, heads of various departments and etc.
I wish the staff of FESTU further success in training and education of highly qualified specialists, new discoveries, audacious projects and the accomplishment of creative ideas!

Владимир Юрьевич Чепец, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта

От имени Федерального агентства железнодорожного транспорта поздравляю коллектив Дальневосточного государственного университета путей сообщения с 80-летним юбилеем! ДВГУПС — это уникальное многоуровневое учебное заведение с четырьмя филиалами в регионе.

За эти годы университет подготовил порядка 80 тысяч квалифицированных специалистов, которые внесли существенный вклад в развитие отечественного транспорта, экономики Дальнего Востока и страны.

Сегодня ДВГУПС по праву является одним из ведущих образовательных и научных центров в России: в вузе современная материально-техническая база и высококлассные специалисты.

Вуз известен своими научными школами, инновационной деятельностью, победами студентов и преподавателей на российских и международных престижных конкурсах. Но главное — высоким качеством подготовки выпускников по разным направлениям. Железная дорога региона нуждалась и нуждается в ответственных, целеустремленных профессионалах, которые выходят из стен университета.

Исследования, проводимые в вузе, успешно внедрены и внедряются на производстве. В этот день желаем университету благополучия и процветания!

EN

Head of the Federal Agency of Railway Transport **V. Yu. Chepets**

On behalf of the Federal Agency for Railway Transport, I congratulate the staff of Far Eastern State Transport University on the 80th anniversary!
FESTU is a unique multi-level educational institution with 4 branches in the region. Over the past years the university has trained more than 80,000 qualified specialists who have made a significant contribution to the development of domestic transport, regional and national economy. The university is known for its scientific schools, innovative activities, for its students and teachers as prizewinners of Russian and international prestigious competitions. However, the main thing is high standards of training qualified specialists in a wide range of domains. The railway enterprises of the region need responsible, purposeful well-educated graduates. The research conducted in the university is successfully implemented into production. On this day, we wish the University well-being and prosperity!

Вячеслав Иванович Шпорт, губернатор Хабаровского края

Сердечно поздравляю вас с 80-летним юбилеем Дальневосточного государственного университета путей сообщения. Без него невозможно представить дальневосточную экономику, как в прошлом – в разные периоды ее строительства и становления, так и в будущем.

За всю историю учебное учреждение подготовило около 80 тысяч высокопрофессиональных специалистов: инженеров, менеджеров, экономистов. В числе именитых выпускников — министр путей сообщения РФ, первый президент ОАО «РЖД» Геннадий Фадеев.

Радует, что подавляющее большинство дипломированных специалистов идут работать на наши краевые и дальневосточные предприятия. Это крайне важно в сегодняшних условиях, когда Президентом России поставлена задача ускоренного социально-экономического развития Дальнего Востока.

Дальневосточный государственный университет путей сообщения по праву занимает лидирующие позиции среди технических вузов страны.

Желаю коллективу университета новых научных побед, творческих свершений и дальнейших успехов на образовательном поприще!

EN

The Governor of the Khabarovsk Territory **V.I. Shport**

I cordially congratulate you on the 80th anniversary of Far Eastern State Transport University. Without this university it is impossible to imagine the Far Eastern economy either in the past in different periods of its formation and development or in the future.
For all these years the educational institution has prepared about 80 thousand highly professional specialists in engineering, management and economics.
I am glad that the overwhelming majority of graduates are employed in our regional and Far Eastern enterprises. This is extremely important under current conditions when the President of Russia set the task of accelerating the socio-economic development of the Far East.
I wish the staff of University new scientific breakthrough research, creative achievements and further success in the educational field!

Александр Николаевич Соколов, мэр города Хабаровска

От всей души поздравляю с юбилеем университета его руководителей, ученых, преподавателей, сотрудников, студентов, выпускников, своих сокурсников и всех хабаровчан!

Университет занимает особое место в жизни Хабаровска. Из его стен выходят не просто высококлассные специалисты, а, как правило, лидеры. Ежегодно сотни выпускников вливаются в экономику города, трудятся на его благо. Университет по праву считается не просто источником знаний, а настоящей школой жизни.

Работы в Хабаровске много, ее на всех хватит! Городу нужны инженеры: строители, транспортники, логисты, компьютерщики, электронщики, экономисты и управленцы, специалисты по развитию туризма и сервиса. Город постоянно развивается, нам нужно держать и еще выше поднимать эту планку.

И мы вправе гордиться тем, что у нас есть вузы, способные выпускать специалистов, которым по плечу решение самых сложных задач.

Хочу искренне поблагодарить Дальневосточный государственный университет путей сообщения за подготовленных специалистов для нашего города и края и пожелать держать такой же достойный уровень!

EN

Mayor of Khabarovsk **A.N. Sokolov**

Let me offer my heartiest congratulations on the anniversary of the university to its administration, scientists, teachers, employees, students, graduates, their coursemates and all Khabarovsk residents!
The University holds a special position in the life of Khabarovsk. Its graduates turn out to be not only highly qualified specialists, but also distinguished leaders.
There are many job offers in Khabarovsk, there will be enough for all of them! The city needs to meet the increasing demand for engineers, builders, transport workers, logisticians, computer specialists, electronics engineers, economists and managers, specialists in tourism and service development.
I would like to sincerely thank Far Eastern State Transport University for the high standards of training qualified specialists for our city and region and wish the institution to retain its distinguished superiority.

Виктор Антонович Садовничий, ректор Московского государственного университета им. Ломоносова

Сердечно поздравляю весь коллектив Дальневосточного государственного университета путей сообщения с 80-летием вуза! За этот период ваш университет занял достойное место в рейтинге высших учебных заведений страны. Этот результат — бесспорная заслуга профессорско-преподавательского коллектива — людей, искренне преданных своему делу. Университет по праву завоевал репутацию одного из ведущих вузов на востоке России.

Очень важно, что вы ведете образовательную, исследовательскую деятельность с учетом российского и мирового опыта, ориентируясь на практические потребности современной жизни. И потому в вашем вузе стремятся учиться не только выпускники средних школ, но и опытные специалисты, желающие повысить свою квалификацию. Высокие стандарты качества, широкий спектр специальностей как технического, так и экономического, гуманитарного профилей являются отличительными чертами вашего университета.

Уверен, что выпускники вашего университета — специалисты с глубокими знаниями будут и в дальнейшем приносить пользу нашей стране, оказывать позитивное влияние на устойчивое развитие России. Желаю всему профессорско-преподавательскому составу дальнейшей плодотворной творческой и учебной деятельности, счастья и благополучия.

EN

Rector of Lomonosov Moscow State University **V.A. Sadovnichii**

Let me heartily congratulate the staff of Far Eastern State University of Communications on the 80th anniversary! Throughout this period your university has achieved significant success. Moreover, it has taken a worthy position among the top ranking higher educational institutions of the country. This result is the undoubted merit of the teaching staff. The University rightfully deserves the reputation of one of the leading universities in the east of Russia.
It is of great importance that you conduct educational and research activities taking into account the experience of Russian and world experts as well as focusing on the practical requirements of modern life. Therefore, not only graduates of secondary schools aspire to study at your university, but also experienced specialists who want to improve their qualification skills.
I wish all faculty members further fruitful creative and educational success, happiness and prosperity.

Ли Сюевэй, профессор, ректор Пекинского объединенного университета, председатель МАТУ АТР

Разрешите мне от имени коллектива Пекинского объединенного университета и от себя лично выразить искренние поздравления. Дальневосточный государственный университет путей сообщения является одним из ведущих государственных вузов России, а также центром подготовки специалистов с высшим образованием в сфере транспорта, электроэнергетики, строительства, экономики и менеджмента.

С 1937 г., когда был образован университет, и по сей день вуз добился огромных успехов. Университет путей сообщения играет ведущую роль среди технических вузов на Дальнем Востоке, при этом он также занимает важное место среди всех технических вузов России.

В наши дни развиваются наука и образование, потребность в кадрах — колоссальная. И выпускники вуза — конкурентоспособны. И впереди у ДВГУПС большие перспективы! Сердечно желаю новых успехов и надеюсь на дальнейшее продуктивное сотрудничество. В этот праздничный день хотелось бы пожелать вашему университету дальнейшего развития, новых достижений и ярких перспектив!

CH

北京联合大学
Beijing Union University

中华人民共和国
李学伟教授
北京联合大学校长
欧亚交通类大学联盟主席
2017 年 10 月

致：
俄罗斯远东国立交通大学校长
达維多夫·尤里·安那托里耶維奇教授

尊敬的尤里·安那托里耶維奇校长！

金秋十月，欣闻俄罗斯远东国立交通大学建校八十周年华诞盛典，我谨代表北京联合大学全体教职员工以及我个人表示衷心的祝贺！

俄罗斯远东国立交通大学作为俄罗斯国家重点大学，俄罗斯东部培养铁路运输和其他国民经济领域高等人才的中心，自 1937 年建校以来取得了巨大成绩，书写了一段光荣历史。贵校在运输、电力、建筑、管理和经济等高等教育领域为俄罗斯的发展建设作出了的杰出的贡献，在俄罗斯远东地区技术类高校中扮演着主导作用，在俄罗斯理工类大学中处于领先地位。

当今世界科学研究和高等教育的发展非常迅速，世界各地的大学所面临的首要任务都是培养高层次人才。俄罗斯远东国立交通大学在新阶段的发展将为国家培养具有超强竞争力的专家人才奠定坚实的基础。

在八十周年盛典之际，我们不仅可以回忆过去辉煌的一页，也可以一起展望美好的未来。衷心祝福贵校取得新的成功，也期待我们共同开启新的篇章。

诚挚地祝福俄罗斯远东国立交通大学繁荣辉煌，大展宏图，再谱华章！

北京联合大学 校长
欧亚交通类大学联盟 主席
2017 年 10 月

李学伟 教授

Йонгхо Ким, президент Корейского национального университета транспорта

Корейский национальный университет транспорта поздравляет уважаемого ректора и весь преподавательский состав с 80-летием ДВГУПС. Сотрудничество наших учебных заведений берет начало с 2007 года. И вот уже на протяжении 10 лет мы вместе активно взаимодействуем в научных, образовательных, культурных и партнерских сферах. Я думаю, что это способствует не только укреплению партнерства наших ведущих в своих регионах вузов, но и международной дружбе. Я уверен, что наши университеты и впредь будут вносить свой вклад в развитие транспортной технологии не только России и Кореи, но и всего мира. Сегодня, в день знаменательной даты, желаю университету, имеющему 80-летнюю историю, успешной реализации больших шагов в деле дальнейшего развития взаимного сотрудничества.

KOR

KOREA NATIONAL
UNIVERSITY OF TRANSPORTATION

2017년 8월 22일

극동교통대학교 창립 80주년을 축하합니다.

오랜 역사를 쌓아 오기까지 총장님과 교직원 여러분의 끊이지 않는 노력과 노고에 깊은 경의를 표합니다. 한국교통대교와 극동교통대교가 관계를 맺은 것은 지금부터 10년 전인 2007년이었습니다.

지난 2007년부터 양교는 '교통의 발전을 통해 유라시아 소통의 길을 개척하고 공동 번영을 이룬다' 는 생각을 공유하고 있습니다. 이것이 두 대학의 교류 관계를 지속하게 하고 더욱 굳건히 하게 하는 근원이라 생각합니다. 앞으로도 두 대학이 협력하여 러시아, 한국뿐만 아니라 세계 교통기술 발전에 기여할 수 있기를 희망합니다.

오늘 80년 역사의 전통을 기반으로 미래로의 발전을 위한 큰 걸음을 다시 시작하길 희망합니다.

김 영 호

YoungHo Kim
President
Korea National University of Transportation

Такешиге Мотому, президент Ph.D. Национального технологического института, Колледжа Нагаока

Я хотел бы обратиться ко всем сотрудникам Дальневосточного государственного университета путей сообщения с искренними поздравлениями по случаю 80-й годовщины со дня образования университета. Для меня большая честь и удовольствие участвовать в мероприятиях, посвященных празднованию юбилея университета. Мне особенно приятно отметить, что Национальный технологический институт, Колледж Нагаока и ДВГУПС с 2014 года поддерживают связи, имеющие исключительную ценность для наших учебных заведений, и которые выросли в программу студенческого обмена. 21 ноября 2016 года ДВГУПС и Колледж Нагаока подписали официальное соглашение о сотрудничестве, ставшее выдающимся этапом в наших взаимоотношениях. Я искренне надеюсь, что впереди у ДВГУПС и Колледжа Нагаока многие годы тесного партнерства, взаимовыгодного сотрудничества и процветания.

EN

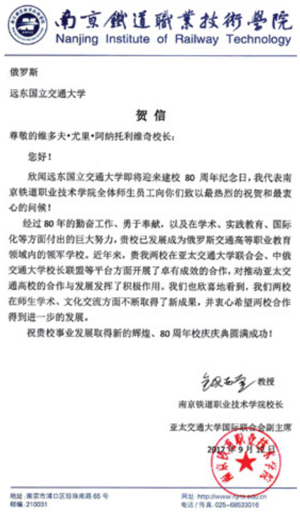
Takeshige Motomu
President, Ph.D. National Institute of Technology, Nagaoka College

I would like to extend my sincere congratulations to all the staffmembers of Far Eastern State Transport University on the truly special occasion of its 80th anniversary. I am especially happy that National Institute of Technology, Nagaoka College has such an esteemed relationship with FESTU in which the international exchange program has prospered since 2014. As the achievement of the continuous activities, the official cooperation agreement between FESTU and Nagaoka College was signed on 21stNovember 2016, which is remarkable and wonderful milestone for both of us. I truly hope that FESTU and Nagaoka College will enjoy future prosperity improving our strong partnership in the years to come.

Цянь Цзикуй, профессор, ректор Нанкинского железнодорожного института, вице-президент МАТУ АТР

Дальневосточный государственный университет путей сообщения отмечает 80-летие. Я хотел бы выразить самые теплые поздравления и наилучшие пожелания всем преподавателям и студентам от имени Нанкинского железнодорожного института. 80 лет напряженной работы, самоотдачи — и ваш университет стал лидером в области транспортного образования в России. В последние годы Международная ассоциация транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона, Китайско-Российская ассоциация ректоров транспортных университетов и другие организации плотно сотрудничают с ДВГУПС, это позитивное международное взаимодействие. Также способствуют дальнейшему развитию нашего сотрудничества академические и культурные обмены между преподавателями и студентами двух университетов. Желаю, чтобы развитие университета обеспечило новые достижения и чтобы празднование 80-летия прошло с большим успехом.

CH



南京鐵道職業技術學院
Nanjing Institute of Railway Technology

俄罗斯

远东国立交通大学

贺 信

尊敬的维多夫•尤里•阿纳托利维奇校长：

您好！

欣闻远东国立交通大学即将迎来建校 80 周年纪念日，我代表南京铁道职业技术学院全体师生员工向你们致以最热烈的祝贺和最衷心的问候！

经过 80 年的勤奋工作、勇于奉献，以及在学术、实践教育、国际化等方面付出的巨大努力，贵校已发展成为俄罗斯交通高等职业教育领域内的领军学校。近年来，贵我两校在亚太交通大学联合会、中俄交通大学校长联盟等平台方面开展了卓有成效的合作，对推动亚太交通高校的合作与发展发挥了积极作用。我们也欣喜地看到，我们两校在师生学术、文化交流方面不断取得了新成果，并衷心希望两校合作得到进一步的发展。

祝贵校事业发展取得新的辉煌、80 周年校庆庆典圆满成功！

教授

南京铁道职业技术学院校长

亚太交通大学国际联合会副主席

2017 年 9 月 12 日

地址：南京市浦口区珍珠南路 65 号
邮编：210031

网址：http://www.njrts.edu.cn
电话 / 传真：025-68533016

ГРАНИ ИСТОРИИ: 1937–2017

1. Т.А. Павленко, первый начальник ХабИИЖТ (должность ректора была введена позднее)
2. Студенческий билет Л.А. Малковой, из первого набора в ХабИИЖТ
3. Диплом с отличием одного из первых выпускников вуза Н. Рогозина
4. Первые студенты ХабИИЖТ

80 лет: тайны и хроники особого вуза

Представить сегодня Хабаровск просто даже в архитектурном плане без комплекса Дальневосточного государственного университета путей сообщения на улице Серышева невозможно. Это одна из визитных карточек краевой столицы. Это вуз, который внес бесценный вклад в экономику региона. Это ученые, имена которых вписаны в развитие науки. Это люди, без которых невозможен ход истории края и страны.

Мария ИВАНОВА, Виктор ИЛИН
Алексей СУВОРОВ, Леонид ДОРОФЕЕВ

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

Проектировали комплекс известные ленинградские архитекторы под руководством легендарного академика архитектуры Каро Алабяна. Возглавил стройку лично первый руководитель вуза Тимофей Александрович Павленко. После окончания лекций первые студенты участвовали в стройке.

Потом именно они — студенты этого легендарного дальневосточного вуза — строили БАМ. Они работали на малых и больших станциях, в депо и на стройплощадках, на железнодорожной магистрали, которую сегодня называют гордо — Дальневосточная железная дорога.

Первые выпускники 1944 года

В августе 1939 года прошел первый набор студентов. С фотографий тех лет на нас смотрят молодые и в то же время уже взрослые парни и девушки. Простые и красивые.

В 1939-м в новый вуз по всему региону отбирали тех, кто уже имел железнодорожный опыт, кто отличился, был первым, то есть лучших.

ИДЕТ ВОЙНА НАРОДНАЯ

Все шло по плану, иногда строительство его даже немного опережало. Уже выросли стены будущего вуза. Все резко изменилось 22 июня 1941 года.

В первые же месяцы войны остро встал вопрос о прекращении строительства. Средства нужны были на создание оборонной экономики. Тогда Т.А. Павленко добился встречи с начальником Дальневосточной железной дороги. Говорил с ним о том, что в военное время молодые специалисты железной дороги нужны не меньше, чем танки фронту… Убедил. Финансирование сильно урезали, но не прекратили.

Сложнее стало с людьми. Студенты, мастера и преподаватели в первые же месяцы войны ушли на фронт. Те же, кто остался, учились и строили практически круглые сутки. Помимо железнодорожной специальности, студенты осваивали профессии каменщика, бетонщика, отделочника…

К 1943 году удалось завершить строительство центральной части общежития.

Многие железнодорожники ушли на фронт, требовались новые кадры. Поэтому число студентов строящегося, но работающего по полной учебной программе вуза постоянно росло.

Первый выпуск инженеров-железнодорожников по трем специальностям состоялся 29 июля 1944 года. Их было 84, 16 получили дипломы с отличием.

А 1 сентября победного 1945 года в институте учились 1186 студентов, работали 74 преподавателя, в том числе два доктора и 21 кандидат наук.

ЛЮДИ, ИЗМЕНИВШИЕ ВРЕМЯ

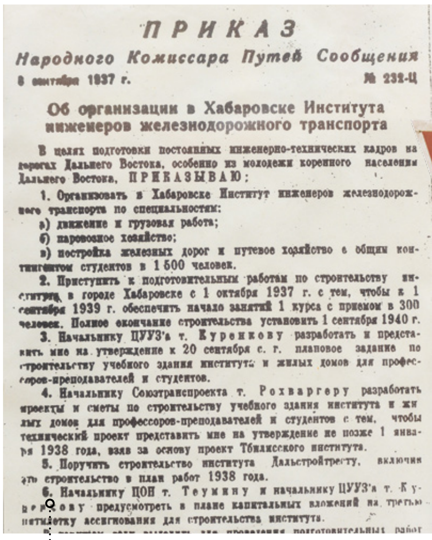
Война закончилась. Необходимо было поднимать страну из руин. И 1 сентября в ХабИИЖТ приступили к учебе почти 1200 студентов. Уникальный преподавательский состав начал формироваться еще во время войны, когда в Хабаровск эвакуировали многих ведущих ученых и преподавателей, кого-то направляли сюда, чтобы усилить кадровый состав вуза.

Теперь уже золотыми буквами в историю вуза вписаны имена Александра Сергеевича Яковлева, кандидата технических наук, первого заместителя начальника института по учебной и научной работе. Профессора Анатолия Владимировича Даркова, Михаила Васильевича Гнедовского, Александра Александровича Пиковского. Они стали основателями первой научной школы по фундаментальным вопросам строительной механики и сопротивления материалов. В частности, ученые занимались важнейшими вопросами, которые решались тогда в строительстве, — теорией расчета архитектурных арок, статически неопределимых систем, оптимизаций конструкций. Мы помним имена М.Д. Мальцева, И.М. Грибанова, Н.Я. Стефанова, П.Т. Бельцевича и других.

В.П. Новичков, студент военных лет, затем доцент кафедры «Путь и путевое хозяйство»

Институт строился, несмотря на войну. Строили его и мы, студенты. Не хватало продовольствия (хлеб отпускался по карточкам по 400–600 граммов в день), бумаги (конспекты писали, кто на чем мог).
В строящемся здании было холодно, замерзали чернила.
А после занятий — разгрузка угля из железнодорожных составов, барж в Хабаровском речном порту и строительства различных сооружений около Хабаровска и в самом городе.
В апреле 1942 года занятия прекратились. Нужно было пахать, сажать картофель, сеять хлеб и сою, так как студенты питались в основном за счет подсобного хозяйства.
Возвратились в институт в июле. Снова начались занятия, а в августе экзамены. Затем опять — уборочная, путина, строительство и учеба.
В 1942 году проводили в армию почти всех однокурсников. Вернулись из них немногие…

5. Служебное удостоверение Е.А. Румянцева, первого выпускника, а в будущем профессора



ПРИКАЗ

Народного Комиссара Путей Сообщения

8 сентября 1937 г. № 232-Ц

Об организации в Хабаровске Института инженеров железнодорожного транспорта

В целях подготовки постоянных инженерно-технических кадров на дорогах Дальнего Востока, особенно из молодежи коренного населения Дальнего Востока, ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Организовать в Хабаровске Институт инженеров железнодорожного транспорта по специальностям:
а) движение и грузовая работа;
б) паровозное хозяйство;
в) постройка железных дорог и путевое хозяйство с общим контингентом студентов в 1 500 человек.

2. Приступить к подготовительным работам по строительству института в городе Хабаровске с 1 октября 1937 г. с тем, чтобы к 1 сентября 1939 г. обеспечить начало занятий 1 курса с приемом в 300 человек. Полное окончание строительства установить 1 сентября 1940 г.

3. Начальнику ЦУУЗ'а т. Куренкову разработать и представить мне на утверждение к 20 сентября с. г. плановое задание по строительству учебного здания института и жилых домов для профессоров-преподавателей и студентов.

4. Начальнику Союзтранспроекта т. Рохваргеру разработать проекты и сметы по строительству учебного здания института и жилых домов для профессоров-преподавателей и студентов с тем, чтобы технический проект представить мне на утверждение не позже 1 января 1938 года, взяв за основу проект Тбилисского института.

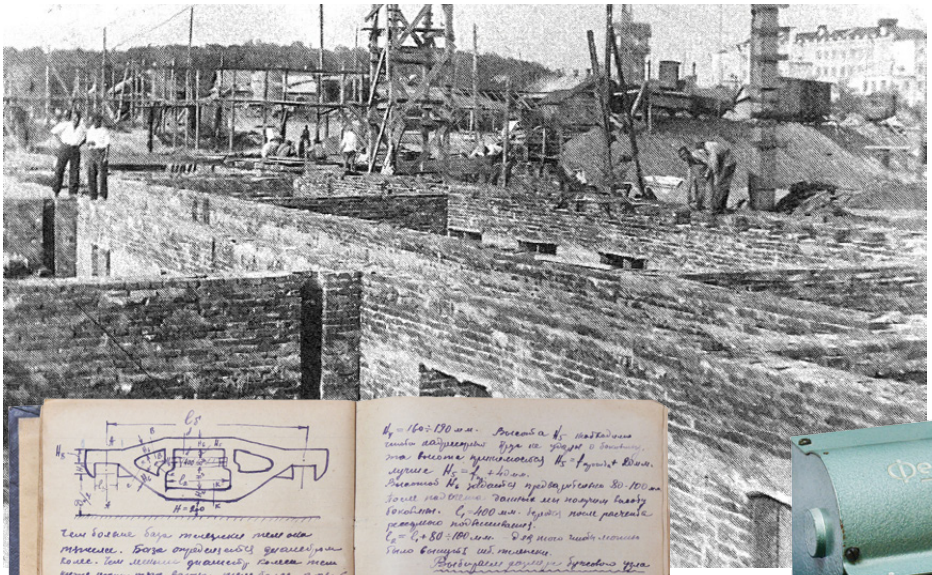
5. Поручить строительство института Дальстройтресту, включив это строительство в план работ 1938 года.

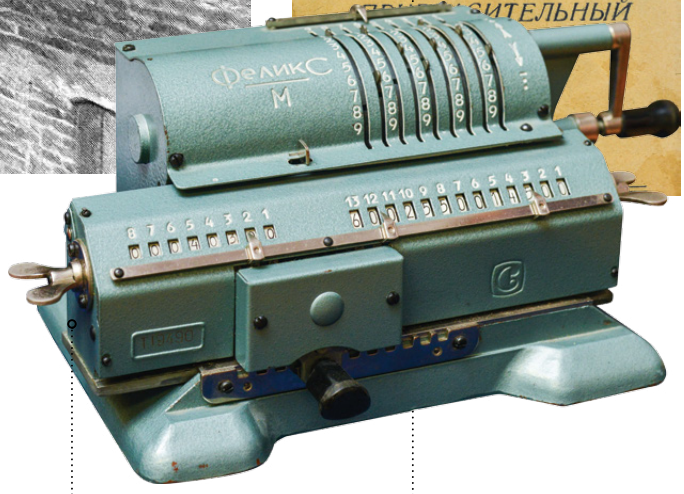
6. Начальнику ЦОН т. Теумину и начальнику ЦУУЗ'а т. Куренкову предусмотреть в плане капитальных вложений на третью пятилетку ассигнования для строительства института.

6. Приказ о создании института инженеров железнодорожного транспорта

7. Флажки с символикой БАМ

ХабИИЖТ в годы Великой Отечественной Войны





8. Конспект лекций студента В. Марченко, 1952 г.

9. Строительство ХабИИЖТ, 1938 г.

10. Арифмометр «Феликс М», 1960-70-е гг.

11. Пригласительный билет на первую межвузовскую научную конференцию

Большое число научных достижений связано в институте с именем Александра Васильевича Паталеева. В годы Великой Отечественной войны он принял участие в создании ледовой «Дороги жизни» под Ленинградом.

Отдельной строкой в историю университета вошли имена профессоров А.В. Паталеева, А.П. Филина, В.И. Доронина, А.И. Туркова, П.Я. Григорьева, С.М. Гончарука, В.И. Строганова, создавших по своим направлениям научные школы.

С 1949 года начальником, а затем и ректором института стал Владимир Иосифович Дмитренко. Он руководил вузом до 1976 года. В 1950 году по инициативе Владимира Иосифовича в вузе открылась первая аспирантура. Ведь кадры были нужны не только для предприятий, но и самому вузу.

В 50-е и 60-е годы вуз завершил запроектированное еще до Великой Отечественной войны строительство зданий. Было открыто и первое проектно-конструкторско-технологическое бюро путевых машин в системе Министерства путей сообщения, руководил им лично Дмитренко. В этом бюро был создан комплекс путевых машин для автоматизации и механизации тяжелого ручного труда путейцев. Комплекс не имел аналогов в стране.

В ХабИИЖТ был первым на Дальнем Востоке и среди отраслевых вузов создан вычислительный центр. В дальнейшем появилось первое поколение информационных систем, используемых для дистанционного обучения.

Была разработана и внедрена трехуровневая система внутривузовского управления качеством учебного процесса с использованием ЭВМ, заинтересовавшая педагогов всех отраслевых вузов!

Впервые в отрасли на базе института и Дальневосточной железной дороги создано учебное научно-производственное объединение. Многие научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы защищены авторскими свидетельствами и патентами.

ОТ БАЙКАЛА ДО АМУРА МЫ ПОСТРОИМ МАГИСТРАЛЬ

Строительство БАМ поставило перед вузом в 70-е годы очень сложные задачи. Необходимо было решать множество технических проблем в экстремальных природно-климатических условиях. С 1977 по 1988 год вуз возглавлял Артур Григорьевич Тиличенко.

БАМ, зарождение научных школ

12. Экспонат музея

13. Преподаватели ХабИИЖТ, 1946 г.

Строительство БАМ поставило перед вузом в 70-е годы сложные задачи. Необходимо было решать вопросы электрификации, эксплуатации всех видов дорог, строительства мостов и тоннелей в экстремальных условиях...

К строительству БАМ ХабИИЖТ подключился практически с первых дней реализации этого грандиозного проекта. Ведь он был уникальным не только по масштабам. Строительство в сложных климатических условиях, в труднодоступной местности требовало уникальных инженерных решений.

Одними из первых к работе по сооружению БАМ приступили сотрудники кафедры «Проектирование и строительство железных дорог». Группа студентов под руководством Б.И. Солодовникова разработала варианты трассировки наиболее сложных участков пути вдоль реки Амгунь.

В решении многих инженерных проблем стройки века пригодился опыт научной школы известного ученого Александра Паталеева. Его ученик Ю.В. Дмитриев был приглашен к участию в проектировании и строительстве крупнейшего моста через Амур у Комсомольска-на-Амуре. Группа ученых вуза работала над проектами мостов через реку Зею и Зейское водохранилище.

После завершения строительства БАМ развитие вуза продолжилось. Новая магистраль не только требовала железнодорожных кадров, но и ставила массу новых вопросов по эксплуатации дороги. Институт решал их, одновременно совершенствуя свой научный и преподавательский потенциал.

Главный вклад института в развитие Байкало-Амурской магистрали — подготовка инженерных кадров. Сотни выпускников вуза стали гордостью этой уникальной дороги.

ОТ ИНСТИТУТА ДО УНИВЕРСИТЕТА

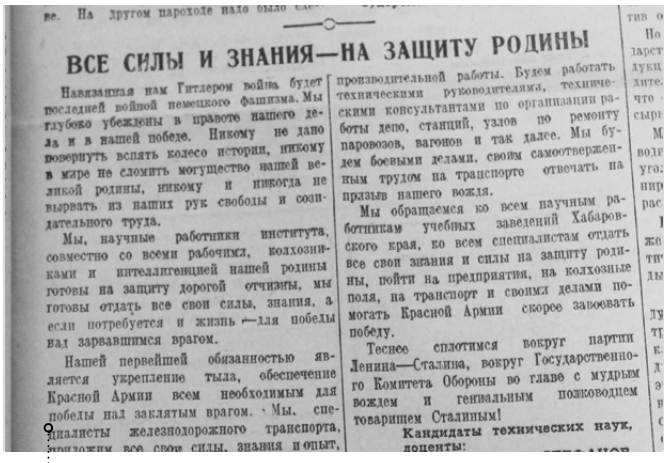
С 1988 по 2007 год университет возглавлял Виктор Григорьевич Григоренко. На его долю выпали сложные этапы в жизни вуза. Очередной ключевой проблемой в развитии ХабИИЖТ стали перестройка и последовавший за ней экономический кризис в стране. Государственное финансирование института резко сократилось.

Распалась советская система распределения молодых специалистов. И это сразу «ударило» по ДВЖД. Выпускники теперь были не обязаны идти работать на дальние линейные станции. Дорога начала терять подпитку молодыми кадрами, вуз — прямую связь с железной дорогой.

Часто решения больших стратегических проблем зависят от конкретного человека. Первый руководитель института Тимофей Павленко добился завершения строительства вуза в сложное военное время. Ректор другого кризисного периода Виктор Григоренко напрямую обратился к руководителям Дальневосточной, Забайкальской, Байкало-Амурской железных дорог. Он сказал: «Мы готовим для вас специалистов. В их обучение надо вкладывать средства. Помогите нам с этим». Руководители отрасли согласились с одним условием: выпускники вуза будут приходить на железную дорогу, включая ее самые отдаленные станции.

В результате ХабИИЖТ первым в стране перешел на контрактную систему подготовки специалистов нового поколения. Студентов начали набирать именно с тех самых отдаленных станций, где не хватало кадров. Молодым людям, которые мечтали поступить в самый престижный отраслевой вуз, предложили учиться бесплатно с условием, что работать они вернутся на свою станцию. Для очень многих это стало началом большой и успешной профессиональной жизни.

Для подготовки будущих студентов были созданы первые лицеи в Чите, Тынде, Хабаровске и Уссурийске, в отрасли открылись инженерные классы.



ВСЕ СИЛЫ И ЗНАНИЯ—НА ЗАЩИТУ РОДИНЫ

Навязанная нам Гитлером война будет последней войной немецкого фашизма. Мы глубоко убеждены в правоте нашего дела и в нашей победе. Никому не дано повернуть вспять колесо истории, никому в мире не сломить могущество нашей великой родины, никому и никогда не вырвать из наших рук свободы и созидательного труда.

Мы, научные работники института, совместно со всеми рабочими, колхозниками и интеллигенцией нашей родины готовы на защиту дорогой отчизны, мы готовы отдать все свои силы, знания, а если потребуется и жизнь—для победы над зарвавшимся врагом.

Нашей первейшей обязанностью является укрепление тыла, обеспечение Красной Армии всем необходимым для победы над заклятым врагом. Мы, специалисты железнодорожного транспорта, производственной работы. Будем работать техническими руководителями, техническими консультантами по организации работы депо, станций, узлов по ремонту паровозов, вагонов и так далее. Мы будем боевыми делами, своим самоотверженным трудом на транспорте отвечать на призыв нашего вождя.

Мы обращаемся ко всем научным работникам учебных заведений Хабаровского края, ко всем специалистам отдать все свои знания и силы на защиту родины, пойти на предприятия, на колхозные поля, на транспорт и своими делами помогать Красной Армии скорее завоевать победу.

Теснее сплотимся вокруг партии Ленина—Сталина, вокруг Государственного Комитета Обороны во главе с мудрым вождем и гениальным полководцем товарищем Сталиным!

Кандидаты технических наук, доценты:

14. Заметка преподавателей ХабИИЖТ в старейшей газете края «Тихоокеанская звезда» от 08.07.1941 г. о готовности воевать на фронте и в тылу

15. Страница подарочного альбома (дружеский шарж) с посвящением: «Якову Исаакевичу Гуревичу от первого выпуска инженеров промышленного и гражданского строительства», 30 июня 1959 г.

Институт наполнился студентами из отдаленных районов Дальнего Востока. Они успешно конкурировали с молодежью из городских школ. Дорога доплачивала своим «целевым» студентам стипендию, а институту — за подготовку специалистов.

Это решение позволило вузу не зачахнуть в кризис, а продолжить свое развитие и переоснастить материально-техническую базу.

Появилась возможность привлекать высококлассных преподавателей и ученых. В вуз стали приходить работать доктора наук из других учебных учреждений. К концу девяностых годов институт собрал более ста докторов наук и профессоров. Это в двадцать раз больше, чем было в начале экономического кризиса. Появилось девять диссертационных советов, чего не было ни в одном вузе на Дальнем Востоке. Только один из них был по транспортным специальностям, остальные — по философии, психологии, физике, экономике...

Институт первым в отрасли приступил к внедрению первого поколения Государственных образовательных стандартов. Стали открываться новые уникальные специальности, которых не было за Уралом.

Активно начала действовать Ассоциация учебных заведений железнодорожного транспорта на Востоке России — прообраз нынешнего университетского комплекса и единственная такого рода ассоциация в отрасли на тот период.

ВЫХОД В БОЛЬШОЙ СВЕТ

Первая российская государственная аттестация института в 1992 году показала беспрецедентные блестящие результаты. Аттестационная комиссия признала, что вуз уже вышел за границы института и поднялся до уровня научно-методического центра Министерства путей сообщения на Дальнем Востоке. Поэтому был удостоен повышения статуса и стал академией.

Уже в ранге академии открылась новая страница учебного заведения. Начиная с 1994 года и до конца века вуз занимал призовые места в соревновании среди высших учебных заведений отрасли. Он был первым во многом!

Была проведена структурная перестройка академии с упором на развитие периферийной инфраструктуры. Учебно-консультационные пункты вуза стали филиалами. Читинский филиал был преобразован в Забайкальский институт железнодорожного транспорта.

Открылись десятки новых образовательных программ, академия получила лицензии по разным новым специальностям. Причем некоторые из них отсутствовали в других транспортных вузах, например, физика и техника оптической связи, системы автоматизированного проектирования, инженерная психология и другие.

Сделан большой рывок в развитии международного сотрудничества. Совместно с университетом штата Аляска (Анкоридж, США) была разработана и внедрена международная Российско-американская образовательная программа, отмеченная грантом Правительства США, по которой прошли обучение сотни российских студентов.

16. Планиметр, конец XIX — начало XX вв

Перестройка: институт – академия – университет

Академия установила регулярные академические обмены со многими вузами стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Ученые вуза активно включились в международные научные форумы, которые проходили и в стенах ДВГАПС.

Начала создаваться система многоуровневого учебного заведения. В 2005 приступили к реорганизации университета, в 2007 г. к вузу присоединился Хабаровский железнодорожный техникум. Была преобразована сеть филиалов, организовано более десятка институтов внутри самого вуза.

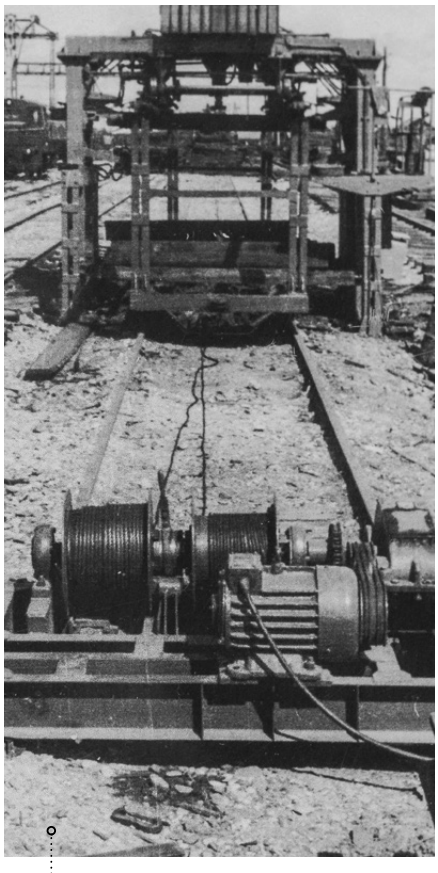
Этот процесс роста отмечен еще в 1997 году, когда очередная аттестационная комиссия пришла к выводу, что и статус академии вуз перерос и достиг уровня университета. В марте 1997 года академия была преобразована в Дальневосточный государственный университет путей сообщения.

В 2006 году в рамках национального проекта «Образование» был объявлен конкурс инновационных образовательных программ, победитель которого мог получить статус инновационного вуза и бюджетное финансирование.

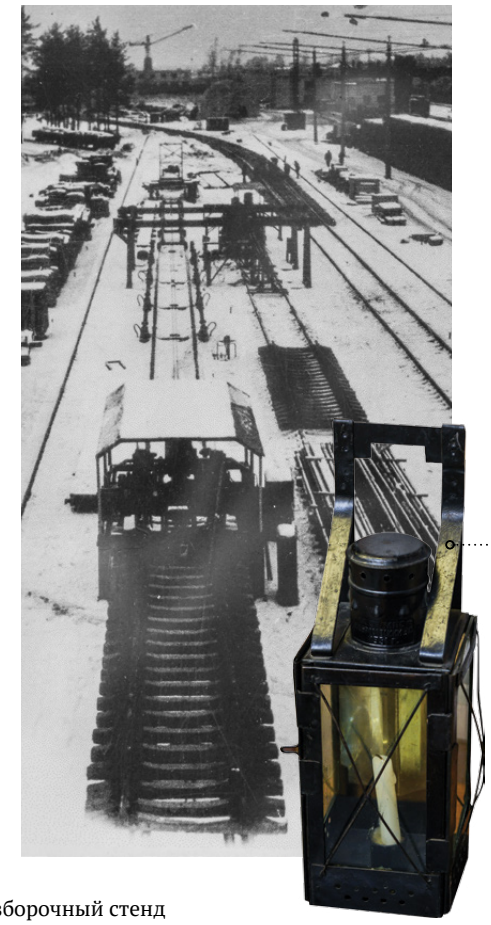
И в 2007 г. ДВГУПС стал одним из 57 главных инновационных вузов по всей стране. А средства национального проекта снова были вложены в обновление материально-технической базы университета, подготовку преподавателей, международное сотрудничество.

Сегодня Дальневосточный государственный университет путей сообщения является одним из лидеров в подготовке специалистов не только железнодорожной отрасли, но и во многих других отраслях. И его развитие не останавливается ни на минуту.

Сегодня Дальневосточный государственный университет путей сообщения является одним из лидеров в подготовке специалистов не только железнодорожной, но и других отраслей.



17. Линия для разборки звеньев и звеноразборочный стенд



18. Лампа (свеча и электричество) «Свет знаний вечен» — подарок выпускников-электромехаников, 1963 г., хранится в музее ДВГУПС

ДВГУПС — архитектурная «визитка» Хабаровска

Здание главного учебного корпуса Дальневосточного государственного университета путей сообщения стало визитной карточкой Хабаровска благодаря известным в 30–40-е годы ленинградским архитекторам Волошину и Готлибу. Они работали под руководством легендарного академика советской архитектуры Каро Алабяна. В конце 30-х годов он был одним из авторов уникального проекта здания Центрального академического театра Красной армии в Москве. Здание ХабИИЖТ спроектировано с использованием смелых по тем временам решений, которые были отвергнуты руководством страны при строительстве театра в Москве.
В результате хабаровский институт стал одной из достопримечательностей советской архитектурной эпохи, одним из родоначальников «сталинского ампира».
Хабаровский блогер **Дмитрий Коростелев** (выпускник ДВГУПС), серьезно занимающийся историей родного города, провел несколько исторических расследований, посвященных началу строительства института. Он нашел и оцифровал редкие фотоснимки той эпохи.

Строительство ХабИИЖТ

Магия цифры

1837

В 1837 году была построена Царскосельская железная дорога, и этот год стал годом рождения железных дорог России.

1897

В 1897 году завершено строительство Уссурийской железной дороги.

1937

В 1937 году был основан Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта.

1997

В 1997 году вуз стал университетом.
В 1997 году станция Хабаровск отметила свое 100-летие.

Историческое первенство

В ДВГУПС (тогда ХабИИЖТ) появилась первая электронно-вычислительная машина «Урал-2».

В вузе был торжественно открыт институт новаторов строительного производства — один из первых в стране.

Студенты вуза одними из первых отправились на «стройку века» — БАМ.

Открытый в 1981 г. Музей истории и сегодня один из самых больших среди вузовских музеев страны.

В начале

История ДВГУПС началась 8 сентября 1937 г. с приказа народного комиссара путей сообщения об организации в Хабаровске института инженеров железнодорожного транспорта.

Первыми преподавателями стали ученые из Московского и Ленинградского транспортного институтов, а первыми студентами — железнодорожники разных станций Дальневосточного края.

Строительство учебного корпуса началось в 1937 г., первые занятия — с 1 сентября 1939 г.

29.07.1944

84 человек
Первый выпуск по специальностям

16 человек
Получили дипломы с отличием

01.09.1945

1186 человек
Студентов на 1 сентября 1945

74 человек
Преподавателей на 1 сентября 1945

Сегодня

2017

ДВГУПС насчитывает 4 филиала:

- **г. Свободный**
- **г. Тында**
- **г. Уссурийск**
- **г. Южно-Сахалинск**

Календарь событий «80 лет ДВГУПС»

ДВГУПС — ЗНАК ВЫСОКОГО КАЧЕСТВА

Инженер путей сообщения — это призвание

Екатерина БОЦ

www.roszeldor.ru/smi

Владимир Юрьевич Чепец большую часть жизни посвятил службе на железной дороге. Когда-то он начинал механиком, сегодня руководит Федеральным агентством железнодорожного транспорта, которое, в свою очередь, является учредителем российских железнодорожных университетов. И Дальневосточный государственный университет путей сообщения — не исключение.

Владимир Юрьевич Чепец, руководитель Росжелдора

Родился 11 ноября 1961 года.

В 1978 г. окончил техническое училище № 2 города Чарджоу Туркменской ССР по специальности «Железнодорожник».

В 1989 г. окончил ТИИЖТ по специальности «Тепловозы и тепловозное хозяйство».

В начале 1980-х гг. — машинист, ревизор по безопасности движения, начальник локомотивного отдела Чарджоуского отделения (Туркменская ССР) на Среднеазиатской железной дороге.

В 1990–2009 гг. занимал различные должности на Северной железной дороге.

В 2009 г. — заместитель начальника Федерального агентства железнодорожного транспорта.

С 2012 г. — и.о. руководителя Росжелдора.

С июня 2017 г.— руководитель Росжелдора.

По словам Владимира Юрьевича, ДВГУПС вносит большой вклад в развитие российских железных дорог. Сам Владимир Юрьевич в университете бывал, посетил музей, осмотрел материально-техническую базу университета, дал высокую оценку подготовке специалистов, пообщался с профессорско-преподавательским составом, обсудил перспективы взаимодействия с ведомством.

— По окончании средней школы у меня было две мечты, кем быть: я жил в Средней Азии и хотел быть лесником или механиком, — рассказывает Владимир Юрьевич. — Стал механиком. Окончил училище и получил образование по специальности «Помощник машиниста», а в 1989 году получил высшее образование в Ташкентском институте инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Тепловозы и тепловозное хозяйство».

На тот момент тепловоз являлся самой мощной машиной, самой современной. Столько всего нужно было знать и уметь, столькому постоянно учиться. В. Чепец прошел свой путь от слесаря до заместителя начальника отделения дороги по локомотивному хозяйству Среднеазиатской дороги. Впоследствии переквалифицировался и занимался движением, был начальником сортировочной станции, главным инженером железной дороги, главным ревизором и начальником службы капитального строительства.

— Наши университеты, выдавая диплом, закладывают фундамент, в дальнейшем на котором можно построить дом любой конфигурации, — продолжает В. Чепец. — Главное — получить базовое образование, а это, прежде всего, инженерные специальности. Я считаю, что это не просто профессиональная квалификация, а высшее звание, которое у нас, железнодорожников, существует. В Дальневосточном государственном университете путей сообщения изначально готовили инженеров по трем основным направлениям: «движенцы», «паровозники» и, конечно, строители железных дорог. Но наиболее сильное направление подготовки, на мой взгляд, касается именно строитель-

В ДВГУПС разработана основная программа для движения поездов «Искра-ПТР». С 2011 года отдельные модули этой программы успешно внедрены и используются в различных организациях отрасли.

ства. Выпускники этой сферы постоянно необходимы на производстве. В скором времени весь БАМ и Транссиб будут модернизированы, реконструированы. И темпы объемов работ, которые мы предполагали к 2020 году, на сегодняшний день фактически достигнуты. А эффективная реализация поставленных задач возможна только при наличии квалифицированных специалистов.

На востоке страны у нас строителей для железных дорог готовят только два университета — Дальневосточный и Иркутский. Хотя на сегодняшний день в ДВГУПС готовят специалистов нефтегазового дела и техносферной безопасности, которые также необходимы во многих сферах. Университет работает на перспективу, учитывая темпы роста экономики. Мы, руководство Росжелдора, ставим перед собой задачу полного перехода российских железных дорог на цифровые технологии. Естественно, разрабатываются новые перспективные направления с использованием газотрубопроводов. Также развивается высокоскоростное движение. Так, в ДВГУПС была разработана основная программа для движения поездов «Искра-ПТР». С 2011 года отдельные модули этой программы успешно внедрены и используются в различных организациях отрасли. В наше время на дальневосточном полигоне развивается тяжеловесное движение. Все новые локомотивы — как электровозы, так и тепловозы — направляются на Дальневосточную железную дорогу. Увеличены средний вес и длина поезда. И в будущем развитие транспортной сферы Дальнего Востока невозможно без опорного университета, без его выпускников и ученых.

EN

Vladimir Yurevich Chepets devoted most of his life to service on the railways. Once he started as a mechanic, but today he runs the Federal Agency for Railway Transport (Roszheldor) which, in its turn, is the founder of Russian railway universities. Far Eastern State Transport University is no exception. Vladimir Yuryevich himself graduated in 1989 from the Tashkent Institute of Railway Transport Engineers with a degree in 'Locomotives and locomotive stock'. He paid a visit to FESTU, visited the museum, inspected the material and technical base and gave a high appraisal to the training of specialists. According to Vladimir Yurevich, FESTU makes a great contribution to the development of Russian railways. In the future, the development of the transport sector in the Far East is impossible without the scientific potential of Far Eastern State Transport University, without its graduates and scientists.

Учредители и заказчики вуза

Университет взял очень высокую планку подготовки специалистов

Виктор ИЛИН

из личного архива А.Г. КУЗНЕЦОВОЙ

— Наш край всегда гордился своим уровнем образования и теми кадрами, которые мы выпускаем, — говорит министр образования и науки Хабаровского края Алла Кузнецова. — И у Дальневосточного государственного университета путей сообщения здесь своя особая, я бы даже сказала, историческая роль.

Если считать с 1937 года, то нынешний университет подготовил около 80 тысяч высокопрофессиональных специалистов: инженеров, менеджеров, экономистов. И сегодня по праву занимает лидирующие позиции среди технических университетов страны в рейтинге Министерства образования и науки России.

— Какие задачи современная экономика ставит перед высшим образованием?

— Сегодня, когда на Дальнем Востоке, в Хабаровском крае активно развиваются зоны опережающего экономического развития, территории Свободного порта, нам особенно необходимы высококвалифицированные инженеры, носители инновационных технологий.

Не секрет, что сейчас регионы конкурируют между собой за инвестиции и трудовые ресурсы. Любой инвестор, приходящий в край, сразу интересуется, есть ли у нас грамотные кадры. Роль высшего, прежде всего инженерного, образования здесь очень высока. Особенно если это образование основано на практике, на прямых связях с предприятиями различных отраслей, как это выстроено в Дальневосточном государственном университете путей сообщения.

— В Хабаровском крае сегодня, не считая филиалов, работает 13 вузов. Какое место среди них, по вашему мнению, занимает ДВГУПС?

— В принципе наша краевая система подготовки кадров выстроена под запрос любого производства. Для этого у нас имеются крепкая научно-практическая база и профессорско-преподавательский состав самого высокого уровня. Оценивают же качество образования в каждом конкретном учебном заведении, я считаю, прежде всего, работодатели — руководители предприятий, которые принимают на работу молодых специалистов. По этому показателю у Дальневосточного государственного университета путей сообщения лидирующие позиции.

По данным краевого министерства образования, в 2016 году наши 13 вузов выпустили 8015 молодых специалистов. Трудоустроено из них 6343 человека, то есть 80 % — это средний показатель по краю. У ДВГУПС он 85 % — выше среднего.

А в 2017 году университет трудоустроил уже более 95 % своих выпускников. Это отличный показатель востребованности того образования, которое дает сегодня университет. Радует, что подавляющее большинство его выпускников пришли работать на наши краевые и дальневосточные предприятия. Хотя география их трудоустройства гораздо обширнее — Москва и Санкт-Петербург, Башкортостан, Чувашская Республика, Алтайский край — всего выпускники ДВГУПС начали работать в 38 регионах Российской Федерации. Для нас это тоже важно, потому что по нашим специалистам судят и об уровне инженерного образования, о потенциале края. Хабаровский край — это край высокого интеллекта, инноваций, край инженеров. Мы этим гордимся.

2903 Ⓠ

По количеству зачисленных абитуриентов по итогам приемной кампании 2017 г. в крае лидирует Дальневосточный государственный университет путей сообщения — туда поступили 2903 человека.

— Какие специалисты, обучающиеся сегодня в университете, особенно востребованы в регионе?

— Особенность Дальневосточного государственного университета путей сообщения в том, что он является кузницей кадров не только для Дальневосточной железной дороги и своей профильной отрасли, но и для целого ряда важнейших отраслей региональной экономики — энергетики, машиностроения, транспорта...

Если взять для анализа статистику трудоустройства выпускников вуза по специальностям в 2017 году, то здесь: «Нефтегазовое дело» — 100 процентов трудоустройства; «Технология транспортных процессов» — 90 процентов.

Очевидно, что сегодня кадры нам требуются там, где идет рост экономики. В крае запускается «Амурметалл» — и там они будут нужны.

И преподавателям вузов, и студентам, прежде всего, сегодня нужно ориентироваться на предприятия, входящие в наши зоны опережающего экономического развития и территории Свободного порта. Там в ближайшем будущем будет максимальный производственный и экономический рост. Нужны будут высококвалифицированные молодые кадры. Но не просто студенты, прослушавшие курс лекций, а специалисты, уже знакомые с производством, его проблемами, с самыми современными технологическими решениями.

— Как с этой точки зрения можно оценить выпускников ДВГУПС?

— Очень правильно, что обучение в университете сегодня основано на практике. Причем на практике предприятий, с которыми институт давно и успешно сотрудничает, для которых является кузницей кадров. Студенты не только теоретически изучают производство, а на практике работают, затем пишут и защищают дипломные работы по реальной проблематике предприятий, на которых их уже ждут после выпуска.

В вузе сложилась замечательная практика целевого набора, когда по договорам с предприятиями, с такими серьезными, как ДВЖД, ДГК, ДЭК, парни и девушки из далеких поселков края имеют возможность получить в Хабаровске высшее образование. Потом они возвращаются в родные поселки, работают там, где остро нужны специалисты.

В выпуске 2017 года из 930 студентов-бюджетников ДВГУПС было 354 человека по целевому договору. Это очень хороший показатель.

Добрый, я считаю, пример для других вузов — создание университетом не только в Комсомольске-на-Амуре, но и в школах на отдаленных железнодорожных станциях инженерных классов с профессиональной ориентацией на железнодорожные специальности.

Это пример необходимого современной экономике непрерывного инженерного образования, ориентированного на подготовку специалистов, которые обладают инновационным мышлением и при этом способны сочетать исследовательскую, проектную и предпринимательскую деятельность.

Дальневосточный государственный университет путей сообщения взял очень высокую планку подготовки для региона квалифицированных специалистов. Опускать ее нельзя, нужно только поднимать еще выше.

EN

Alla Kuznetsova, the Minister of Education and Science of the Khabarovsk Territory, believes that Far Eastern State Transport University has a special even historical role in our region.
By all rights the university takes the leading position among top technical universities nationwide according to the rating of the Ministry of Education and Science of Russia.
It is worth noting that in 2017 the university has already employed more than 95% of its graduates. This is an excellent indicator of high demand for vocational education and training the university provides. The overwhelming majority of its graduates are employed in our regional and Far Eastern enterprises. Although the employment geography is much more expansive. It comprises 38 regions of the Russian Federation, namely, Moscow and St. Petersburg, Bashkortostan, Chuvash Republic, Altai Territory etc. It is of considerable importance. After all, competence and expertise of graduates correlate with the level of training in engineering and attest to the potential of the region.

В вузе сложилась замечательная практика целевого набора. Когда по договорам с предприятиями парни и девушки из далеких поселков края имеют возможность получить высшее образование.

Учредители и заказчики вуза

ДВГУПС — признанный бренд

Марина СЕМЧЕНКО

пресс-служба ДВЖД

Николай Васильевич Маклыгин, начальник ДВЖД

Родился 12 марта 1959 года в поселке Бискамжа Республики Хакасия.

Окончил Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте».

Трудовую деятельность начал в 1976 году монтером пути Аскизской дистанции пути Восточно-Сибирской железной дороги. После службы в армии пришел на Красноярскую железную дорогу, где прошел путь от помощника машиниста электровоза до начальника Красноярского отделения.

С 2004 года — первый заместитель начальника Восточно-Сибирской железной дороги.

С 2016 года назначен начальником ДВЖД. Почетный железнодорожник.

Награжден знаком «Почетный работник транспорта России».

— Если проанализировать кадровый состав специалистов ДВЖД, какое место среди людей с высшим образованием занимают выпускники ДВГУПС? Какие это специальности?

— Дальневосточный государственный университет путей сообщения — традиционная «кузница кадров» для ДВЖД, — говорит начальник Дальневосточной железной дороги Николай Васильевич Маклыгин. — Цифры говорят сами за себя: у нас работают без малого 16,5 тысяч специалистов с высшим образованием, в том числе более 10,5 тысяч (65,6%) — именно выпускники ДВГУПС разных лет. Большую часть персонала дороги составляют представители таких основных специальностей ДВГУПС, как «Организация перевозок и управление на транспорте (ж.д. транспорт)», «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», «Локомотивы, электрический транспорт железных дорог». Можно сказать, что своими достижениями наша дорога в известной степени обязана людям с дипломами ведущего отраслевого университета.

— Выпускники ДВГУПС ежегодно пополняют ряды работников дороги. Успевает ли вуз за вашими потребностями?

— В целом полигон ДВЖД обеспечен специалистами с высшим профильным образованием на 111%, однако в отдельных структурных подразделениях их не хватает. Решаем эту проблему совместно с ДВГУПС. Подготовка специалистов для территориальных подразделений, расположенных в границах Дальневосточной железной дороги, ведется на договорной основе с университетом и его филиалами. Основная цель такого целевого набора — для решения проблем укомплектования периферийных предприятий направить на обучение как можно больше молодежи с линии. Этим ребятам надо помогать, что мы и делаем совместно с ДВГУПС, готовим их к сдаче ЕГЭ по физике и математике, преподаватели ДВГУПС ведут и факультативные занятия для старшеклассников муниципальных школ, расположенных на линейных станциях и прилегающих к ним местностях.

Сегодня высшее образование по целевому набору в очной и заочной форме получают почти 1500 человек. Производственная практика на предприятиях полигона дороги проводится в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» тоже по договорам, заключенным с вузом. С 2015 года на период практики ОАО «РЖД» по заявкам дирекций даже вводит в штат дополнительные места для студентов-целевиков — в 2017 году введено 195 таких дополнительных штатных единиц.

Традиционно в декабре итоги практики обсуждаются на специальных конференциях с участием самих студентов и руководителей кадровых подразделений, заслушиваются мне-

Подготовка специалистов для территориальных подразделений, расположенных в границах Дальневосточной железной дороги, ведется на договорной основе с университетом и его филиалами.

ния сторон о проблемах, возникших во время практики, вырабатываются пути их решения.

— Железная дорога — живой организм. Насколько быстро реагирует вуз на изменения, которые становятся необходимы производству? Речь — и об открытии новых специальностей, и о той научной работе, которую проводит вуз.

— В учебных планах подготовки специалистов ДВГУПС существует так называемый вариативный блок, позволяющий изменять структуру рабочей программы специальных дисциплин в зависимости от инновационных изменений дороги, появляются и новые направления подготовки.

Ежегодно совместно с кафедрами ДВГУПС наши структурные подразделения формируют для студентов университета перечень тем дипломных проектов, направленных на решение проблемных вопросов железной дороги и рекомендуемых на гранты ОАО «РЖД». На их присуждение ежегодно дается квота, в 2016–2017 гг. Дальневосточной железной дороге было выделено 14 грантов для выпускников вуза. Мы очень заинтересованы в такой работе, ведь в дипломных проектах не только отражаются проблемы, но и предлагаются пути их решения с учетом дальнейшего внедрения в хозяйствах железной дороги.

— Приходит ли на ДВЖД университетская наука?

— Конечно, мы плодотворно сотрудничаем в этой сфере. Совместный научный потенциал ученых и производственников направлен на ликвидацию «узких» мест в работе Дальневосточной железной дороги. Специалисты ДВГУПС активно участвуют в проведении эксплуатационных испытаний новых локомотивов, в важных технологических проектах. К примеру, в 2012 году внедрена работа по теме «Автоматизированная система мониторинга за состоянием инфраструктуры участка Уссурийск — Находка при этапном вводе в постоянное обращение тяжеловесного движения», выполненная учеными ДВГУПС.

С участием ученых университета в 2015 году на ст. Бестужево Тындинского территориального управления железной дороги внедрена система комплексного контроля, прогнозирования и управления состоянием природно-техногенной среды.

С помощью геотехнической системы мониторинга выявляются степень интенсивности деформаций и их причины, собираются данные об изменении мерзлотно-грунтовой обстановки в основаниях инженерных сооружений, эксплуатируемых на многолетнемерзлых и вечномерзлых грунтах. Полученная информация дает возможность оперативно принимать необходимые технические решения. И эти примеры можно продолжать.

— Что бы вы хотели пожелать университету? Ведь для железной дороги ДВГУПС — основная кузница кадров с качественным высшим образованием.

— 80 лет — почтенный возраст для учебного заведения: созданы авторитетные научные школы, наработан бесценный опыт, завоевано заслуженное признание. Поэтому, прежде всего, хочется пожелать ДВГУПС сохранения и укрепления традиций, неуклонного развития во всех направлениях, крепкой и постоянной связи с производством. Его студентам, и настоящим, и будущим, — целеустремленности, жажды знаний, интересной, насыщенной студенческой жизни. Преподавателям — талантливых, активных, целеустремленных, благодарных учеников. Пусть Дальневосточный государственный университет путей сообщения всегда будет уважаемым и узнаваемым брендом и никогда не останавливается на достигнутом!

EN

An honorary railroader, a holder of the badge “An Honorary Worker of Transport in Russia”, the head of Far Eastern Railways **Nikolai Vasilevich Maklygin** believes that Far Eastern State Transport University is a recognizable ‘brand’. It is a traditional ‘elite training center’ for the Far Eastern Railways. Today almost 16.5 thousand specialists with higher education are employed by the company, including more than 10.5 thousand (65.6%) graduates from Khabarovsk alma mater. So we can say that people with diplomas of the leading university in the industry contribute to a large extent to the company’s achievements and advancement. In general, the Far Eastern Railways operational development test site is sufficiently stuffed with the exception of a few understaffed structural divisions. To settle the issue, young people are sent for training from the line stations and the surrounding areas. The Far Eastern Railways fosters cooperation with FESTU in this respect as well it arranges agreements with the educational institution to provide trainees with proper facilities training ground. Besides, university teachers conduct elective classes for senior students of municipal schools to prepare them for final school examinations in physics and mathematics. The interrelation between the Far Eastern Railways and the university is inseparable. Annually FESTU departments collaborate with the structural subdivisions of the Far Eastern Railways so as to come up with a list of graduate projects for university students aimed at solving problematic issues of the railway. In addition, the joint scientific potential of scientists and industry employees contribute to finding effective solutions to operational issues of the Far Eastern Railways.

Учредители и заказчики вуза

Мечты о небе сбываются на земле

Мария ИВАНОВА

Анна ХВОСТОВА

Начальника Забайкальской железной дороги Александра Анатольевича Скачкова в Хабаровске мы встретили случайно! Бывают же такие ситуации. Непридуманные. Непредсказуемые.

О его визите на встречу выпускников «Железки» — 35 лет с момента выпуска — сообщил первый проректор Андрей Ганус. Сам он узнал о приезде Скачкова в альма-матер уже постфактум! На самом деле начальник ЗабЖД прибыл в Хабаровск с рабочим визитом. Сможет ли он еще и встретиться с однокурсниками, не знал никто. Он смог. А встреча выпускников — отличный повод поговорить.

...Сорок лет назад в Хабаровск приехал поступать в летное училище парень из крошечного железнодорожного поселка со звучным названием Ерофей Павлович Сковородинского района Амурской области.

— Мне еще и 18 лет не исполнилось, но была мечта — летать! Смогу ли я, годен ли по здоровью — даже и не думал об этом, — рассказывает Александр Анатольевич. — Пошел в парк культуры и отдыха, купил два билета на самую, так скажем, экстремальную карусель. Первый сеанс «отлетал» терпимо. А после второго... Принял решение: летать — это не для меня. Тогда я не понимал, что карусели — не показатель.

С парнем тогда приехали два товарища — поступать в железнодорожный. Они-то и уговорили сдать за компанию экзамены.

— Я поступил. А они нет, — продолжает воспоминания выпускник «Железки» 1982 года. — Началась учеба. В вуз приезжала молодежь со всех уголков Дальнего Востока. Жили дружно, в общежитии. Основной костяк группы — деревенские ребята, поэтому мы не боялись никаких самых сложных задач. На практике нас отправляли в дальние БАМовские поселки, где надо было решать еще и житейские вопросы. Мы работали в студенческих отрядах, друг другу помогали.

Однажды рядовая поездка с товарищами по отряду стала значительным событием в жизни будущего железнодорожника. В поезде он встретил проводницу Наталью. Сразу понравилась. Оказалось, она тоже была студенткой ХабИИЖТ, училась на экономиста. Прошло много лет, а супруги до сих пор вспоминают и студенческую свадьбу, и комнатку в общежитии, куда молодая семья забрала из роддома старшую дочь, и сессии, которые ребята умудрялись сдавать очень хорошо...

Александр Анатольевич Скачков

Родился 21 ноября 1960 г.

В 1982 году окончил ХабИИЖТ по специальности «Вагоностроение и вагонное хозяйство» с присвоением квалификации «Инженер путей сообщения — механик». Прошел трудовой путь от бригадира до начальника вагонного депо Иркутск-пассажирский.

С октября 2003 года по май 2004 года исполнял обязанности начальника Восточно-Сибирской железной дороги.

С 2011 года руководил работой Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры Центральной дирекции инфраструктуры — филиала ОАО «РЖД».

Кандидат технических наук. Почетный железнодорожник ОАО «РЖД» и Монгольской железной дороги. Имеет награды: именные часы министра путей сообщения, благодарность президента ОАО «РЖД», звания «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте», «Почетный работник Восточно-Сибирской железной дороги» и др.

В 2017 году назначен начальником Забайкальской железной дороги — филиала ОАО «РЖД».

Развитие дороги — это и развитие науки, и внедрение инноваций. И мы со своей стороны можем и должны помочь вузу в качественной подготовке кадров.

— Я был еще и старостой группы, активистом. Нас с женой очень поддерживали преподаватели. До сих пор тепло вспоминаю нашего декана Бориса Андреевича Мамота, — улыбается Александр Анатольевич. — На четвертом курсе родилась старшая дочь, а через год мы уехали по распределению. Кстати, обе дочери пошли по нашим стопам и окончили транспортные вузы. Сейчас у нас уже пять внуков!

А после пятого курса молодого специалиста Скачкова направили в вагонное пассажирское депо Иркутска. Работал мастером, бригадиром. Было много должностей и задач...

— Нередко приходилось принимать нестандартные решения, — рассказывает Александр Анатольевич. — До сих пор помню, как нужно было во двор железнодорожного института доставить электровоз. Но как? Здание с низкими арками! Понял — задача нелегкая. Я тогда работал главным инженером. Решение пришло такое: мы выкапывали под арками землю, укладывали пути, собирали электровоз, прокатывали под аркой, снова грузили, перевозили еще под одну арку, опять копали...

Жизнь шла своим чередом. Но, видимо, не зря гласит народная мудрость — «где родился, там и пригодился». Спустя время рожденный в Забайкалье вернулся на Забайкальскую железную дорогу, а потом Скачкову предложили ее возглавить.

— В новой должности я встретился с коллективом университета в Чите. Все новейшее оборудование мы изучали и осваивали с профессорско-преподавательским составом профильных вузов, со студентами. Я сам — председатель ГЭК. Получил экономическое образование, защитил диссертацию кандидата наук, коллеги также постоянно учатся. Опытные сотрудники приходят на занятия, экзамены, — рассказывает начальник Забайкальской железной дороги. — Ведь развитие дороги — это и развитие науки, и внедрение инноваций. И мы со своей стороны можем и должны помочь вузу в качественной подготовке кадров. Без тесного инженерного и научного взаимодействия многие проекты невозможны.

— У нас выстроено взаимодействие с Дальневосточным государственным университетом путей сообщения, здесь хорошая база и научные школы. К тому же один из филиалов находится в городе Свободном, а это территория Забайкальской железной дороги, — продолжает Александр Анатольевич. — Мы выстроили программу взаимодействия с ДВГУПС во всех направлениях.

Сотрудники железной дороги регулярно повышают квалификацию, получают дополнительное образование, проходят переподготовку на базе многих транспортных вузов страны. По мнению Александра Скачкова, в ДВГУПС очень хорошо развито направление «Металлография». Сотрудники вуза успешно проводят исследования и решают проблемы, которые всегда актуальны, — это изломы рельс и дисков колесных пар. Серьезную масштабную работу в Хабаровске проводят по излому боковых рам тележек.

— В ДВГУПС много наработок, которые однозначно нужно внедрять, — говорит он. — Ресурсосбережение очень важно для хозяйственной деятельности железной дороги. Так что будем и дальше сотрудничать с хабаровскими учеными и использовать их ноу-хау на предприятии.

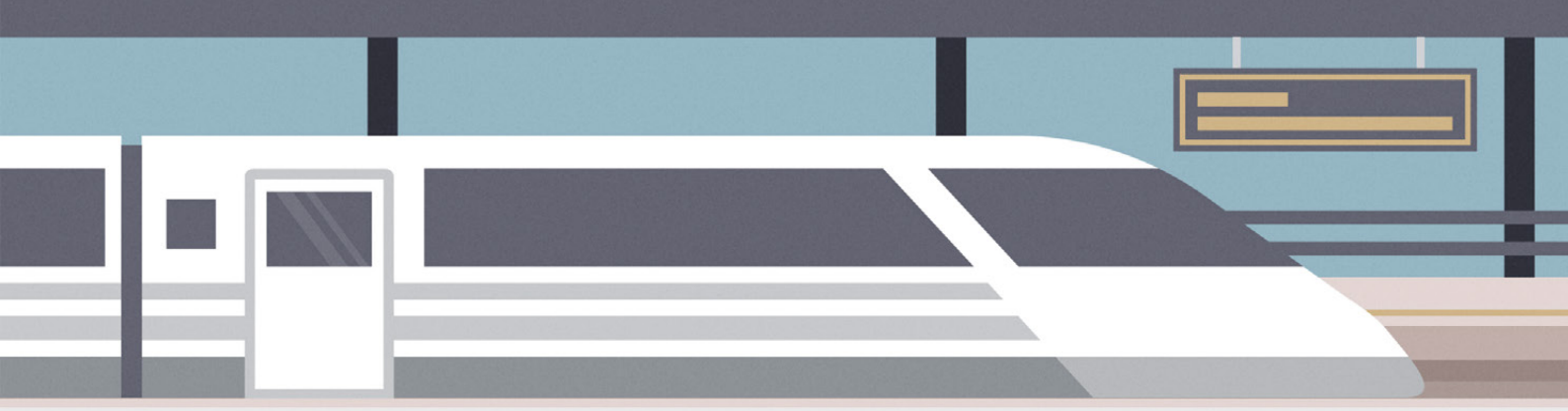
Забайкальская железная дорога ждет специалистов вуза для решения конкретных задач. Сам Александр Анатольевич считает, что железная дорога дает отличный старт для карьеры в любом направлении, только нужно не бояться работы, не бояться начинать карьеру на отдаленной станции. Ответственных, талантливых и упорных замечают всегда!

— Поэтому хочу, прежде всего, пожелать студентам университета правильных амбиций, трудолюбия, жажды знаний. А профессорско-преподавательскому составу — терпения, новых проектов и внимательных учеников! — поздравляет свой альма-матер начальник ЗабЖД. — 80 лет — хорошая дата и весомый срок, чтобы уверенно сказать: наш университет занимает достойное место среди вузов и научных центров страны.

EN

Alexander Skachkov, the head of the Trans-Baikal railway, arrived to the big city of Khabarovsk from the tiny railway village of Erofey Pavlovich in Skovorodinsky district of the Amur region. He intended to enter the flying school but soon changed his mind. His friends persuaded him to take entrance exams at the railway university. He did it successfully, but his friends failed. He graduated from the University in 1982 with a degree in "Railway Car Building and Rolling Stock" and then acquired a qualification "Railway mechanic engineer", in a while he was awarded a PhD in engineering. The young specialist was sent to the passenger depot of Irkutsk. He worked as a foreman. Then there were many posts and assignments. He advanced on his career path from the position of a foreman to the post of the Head of the railway passenger depot of Irkutsk. At various times he held positions of a Deputy Chief of the Irkutsk Branch for Passenger Transport, the Head of the Directorate for Passenger Service, a Deputy Chief of the East Siberian Railway for Passenger Services, a Chief Engineer of the East-Siberian Railway. Since 2011 he performed the duties as the Head of the East Siberian Directorate of Infrastructure of the Central Directorate of Infrastructure, a branch of the JSC "Russian Railways". He is recognized as "An Honorary Railway Worker" of the JSC "RR" and the Mongolian railway. Eventually, he returned to the Trans-Baikal railway to be at the head of the branch. Now they actively cooperate with the university in terms of scientific developments and graduates employment.

Учредители и заказчики вуза



Учредитель

Полномочия учредителя Дальневосточного государственного университета путей сообщения осуществляет **Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)** от имени Правительства Российской Федерации.

Заказчики

Заказчики образовательных и научно-исследовательских услуг Дальневосточного государственного университета путей сообщения:

- Министерство транспорта Российской Федерации
- Министерство образования и науки Российской Федерации
- Министерство энергетики Российской Федерации
- Министерство обороны Российской Федерации
- Министерство образования Республики Саха (Якутия)
- Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)
- Управление Федеральной службы по техническому и экспортному контролю (ФСТЭК) России по Дальневосточному федеральному округу
- Главное управление МЧС России по Хабаровскому краю
- Департамент Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды по Дальневосточному федеральному округу
- Администрация Советско-Гаванского муниципального района
- Администрация Ванинского муниципального района
- Администрация Хабаровского муниципального района
- Администрация городского поселения Амурск
- Министерство экономического развития Хабаровского края
- Управление Федеральной службы исполнения наказаний по ЕАО
- Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»): ДВЖД, ЗабЖД
- Акционерное общество «Акционерная компания «Железные дороги Якутии»
- Федеральное государственное унитарное предприятие «Федеральный компьютерный центр фондовых и товарных информационных технологий» (ФТ-Центр)»
- ФГУП «Росморпорт», Сахалинский филиал
- Открытое акционерное общество «Хабаровская Горэлектросеть»
- Магистральные электрические сети Востока — филиал Публичного акционерного общества «Федеральная сетевая компания единой энергетической системы»
- Космодром «Восточный»
- Компания Samsung
- Строительная компания «МОСТ-ВОСТОК»
- Филиал ПАО «ФСК ЕЭС» — Магистральные электрические сети Востока
- Филиал ПАО «ФСК ЕЭС» — Хабаровское ПМЭС
- Дальневосточная дирекция по энергообеспечению СП «Трансэнерго» — филиал ОАО «РЖД»
- Хабаровские электрические сети — филиал АО «ДРСК»
- АО «Дальневосточная генерирующая компания»
- Объединенное диспетчерское управление энергосистемами Востока — филиал ОАО «СОЕЭС»
- Региональное диспетчерское управление энергосистемой Хабаровского края и ЕАО — филиал ОАО «СО ЕЭС»
- ООО «ЭнергоИмпульс+»
- Хабаровскэнергосбыт — филиал ОАО «ДЭК»
- Представительство Schneider Electric в ДФО
- Рекламно-информационное агентство «Восточная столица»
- Поставщик ИТ-решений и сервисов АО «СофтЛайн Трейд»
- ООО Интернет-портал «ДВ Новости»
- ПАО «Азиатско-Тихоокеанский банк»
- Филиал Банка ВТБ (ПАО) в г. Хабаровске
- Дальневосточный банк ПАО «Сбербанк»
- ПАО Ростелеком
- Холдинг «Хабаровская фармация»
- ООО «Невада Дальний Восток»
- ОАО «Дальстроймеханизация»»
- ОАО «Аэропорт»
- МУП г. Хабаровска «Водоканал»
- Управление Судебного департамента в Амурской области
- ООО «ДВ Строительный Альянс»
- ООО «ДВ-Инвестстрой»
- ООО Невада «ОПТ»
- «Ленморниипроект»
- ПАО «Ленгипротранс»
- ООО «Транс-Авто К»
- ООО «Дальстройиндустрия»
- ОАО «ПИИ ВТ Дальаэропроект»
- ОАО «Теплоозерский цементный завод»
- ЗАО «Альянс Транс Азия»
- ООО «Дальстрой Интернешнл»
- ООО «Центральный продовольственный рынок»
- КГАУК ХК «Цирковое объединение»
- ОАО «Бэт Эл Транс»
- Арбитражный суд Еврейской автономной области
- ООО «СК «Мост-Восток»
- ООО «ТМХ Сервис»
- ООО «Аскотехэнерго-диагностика»
- ОАО «ДНИИМФ»
- ООО «Геоинжиниринг»
- ООО «Строй Контроль»
- ООО «Свой дом»
- АО «СТРОЙТРЕСТ»
- ООО «Офис-Центр»
- ФГКУ комбинат «Молодежный» Росрезерва
- Рыболовецкая артель «ИНЯ»

КЛУБ
ВЫПУСКНИКОВ

«Судьба моя — железная дорога»

Его отец, Матвей Яковлевич, часто шутил: «Сын, с твоими способностями, с твоим трудолюбием — быть тебе министром!»

Мария ИВАНОВА

из архива Г.М. ФАДЕЕВА

Геннадий Матвеевич Фадеев, советник президента ОАО «РЖД»

Выпускник ДВГУПС

Первый министр путей сообщения Российской Федерации в 1992–1996 годах. В 2002–2003 годах возглавлял различные подразделения железных дорог, несколько железных дорог.

Первый президент ОАО «РЖД» Российской Федерации. Почетный гражданин трех городов и двух областей. Имеет восемь государственных орденов, более 10 медалей и несколько десятков наград разного уровня. Полный кавалер четырех орденов: «За заслуги перед Отечеством» IV, III, II, I степеней.
(34-й в России).

Ныне советник президента ОАО «РЖД».

Эти слова он, седьмой ребенок из обычной железнодорожной семьи города Шимановска Амурской области, вспоминал, когда дважды становился министром путей сообщения Российской Федерации. Речь идет о выпускнике ХабИИЖТ, ровеснике университета, потомственном железнодорожнике, человеке, чье имя уже сейчас стало легендарным — Геннадии Матвеевиче Фадееве, в прошлом президенте ОАО «РЖД», министре, ныне советнике президента ОАО «РЖД» Олега Белозерова. «Судьба моя — железная дорога» — книга Фадеева, в которой он пишет о себе, о работе, о транспорте, о тех проблемах, которые приходилось решать как инженеру, а затем уже управленцу разных уровней.

— Знаю, что вы поступали в морское училище во Владивостоке. Тем не менее вы — выпускник ХабИИЖТ 1961 года.

— Вы знаете, детство в военные и первые годы после войны было у всех тяжелое, не хватало одежды, питания, нормальных условий проживания. Многие ребята шли в военные училища. Помню, в Шимановск приезжали ребята из Владивостокского высшего военно-морского училища имени Макарова: в парадной форме, с кортиками. На них сбегалась смотреть вся школа. В то время мне подумалось: а почему бы и мне не пойти туда. Тем более у меня было отличное здоровье, я играл в сборной по футболу, хорошо учился. И после 10-го класса нас 11 человек из Амурской области при содействии военкомата отобрали и отправили во Владивосток. В училище было великолепно! Но… море не воспринималось мною, казалось мне чужим. Год был для меня призывной, у меня был еще выбор, и я решил пойти в ХабИИЖТ: ведь там военная кафедра. Я забрал свои документы из училища, на последние деньги купил билет на поезд и через сутки оказался в институте, на вступительных экзаменах. Сдавал пять экзаменов, набрал 24 балла из 25 и поступил на эксплуатационный факультет. Хотя меня уговаривали на механический. Но я не ошибся в выборе.

— Геннадий Матвеевич, ваши документы хранятся в музее ДВГУПС. Посмотрела вашу зачетку, у вас ведь было две тройки, а диплом с отличием. Как так вышло?

— Должен сказать, что профессорско-преподавательский состав института сформирован из лучших ученых и специалистов со всей страны. И требования к нам, студентам, были очень высокими, поблажек никому не давали. На первом курсе сначала поставили тройку по химии, но я тут же ее пересдал на «хорошо». Пересдавал и сопромат. А кто его не пересдавал? (Смеется.)

К слову, ректор Виктор Григорьевич Григоренко передал мне на хранение мою зачетную книжку. А копия хранится в музее вуза. Говоря об экзаме-

нах, хочу отметить, что все предметы на всех пяти курсах я сдавал досрочно, раньше установленного графика.

— А какой была ваша студенческая жизнь?

— Мы, студенты, успевали все. Гуляли, бегали на Амур купаться. До третьего курса играл в сборных по футболу, волейболу. Комната у нас в общежитии всегда пахла рыбой, мы ночью подрабатывали в речном порту, хорошо зарабатывали. Я и родителям помогал финансово. Сдавал сессии досрочно и уезжал в Шимановск, где работал дежурным по станции, или в Иркутск, где был дежурным по парку.

У нас был дружный факультет, наши ребята — состоявшиеся люди. Мы с Эдуардом Поддавашкиным последними из студентов покидали институтскую библиотеку. После окончания учебы он руководил разными отделениями железных дорог.

Учился с будущими начальниками Красноярской железной дороги Юрием Геннадьевичем Шиповаловым и Валентином Петровичем Бабенко. Помню Анатолия Головатого, он в то время трудился начальником станции.

Выпускники ХабИИЖТ работают практически везде.

— Какое напутствие вы бы дали молодым, которые сейчас выбирают свою дорогу?

— Все стремительно меняется, железные дороги переходят на компьютерные технологии, совершенствуется система взаимоотношений как внутри отрасли, так и с внешними клиентами. Много новых механизмов, повсюду наукоемкие технологии. К примеру, на скоростных поездах «Сапсан», электропоездах «Ласточка» более тысячи узлов сами диагностируют себя и информацию передают в центр для обработки, оттуда в автоматическом режиме поступает информация в эксплуатационное депо.

Будущее — за скоростными железными дорогами. В планах — связать российские территории такими дорогами с югом Китая. Но и у Транссибирской магистрали не менее грандиозные перспективы развития. Поэтому тем, кто выберет специальности, связанные с транспортной сферой, волноваться не о чем: у выпускников всегда будет работа. И не надо бояться начинать карьеру в глубинке. Многие нынешние руководители высшего звена начинали там, как и я, впрочем, в свое время на станции Тайшет Иркутской области.

Считаю, что железная дорога должна быть государственной, в частности, ее инфраструктура. В руках современной молодежи дальнейшее развитие этой важнейшей отрасли. Необходимо внедрять отечественные технологии, работать в создании высокоскоростного транспорта силами российских ученых, нужны новые инженерные решения проблем, возникающих в строительстве и эксплуатации. И пусть эти вопросы прорабатывают, в том числе, выпускники Дальневосточного государственного университета путей сообщения, крупнейшего вуза Дальнего Востока.

EN

The seventh child from the ordinary family of railroaders in the town of Shimanovsk in Amur Oblast **Gennady Matveyevich Fadeev** twice became a Minister of Railways of the Russian Federation. The name of the graduate of Khabarovsk Institute of Railway Engineers (now FESTU) has now become legendary. Formerly known as the President of the JSC “Russian Railways”, now he performs as an adviser to the President of the JSC “Russian Railways” Oleg Belozerov. He got his book published under the title “Railways are my fate”. There he writes about himself, his work, transport, about those problems that he had to solve as an engineer and then as a leader on different levels. Gennady Mikhailovich remembers well how he chose the university. At first, he wanted to study at a naval school. However, he changed his mind, took his documents and bought the ticket for the train on his last money and a day later he was at the Khabarovsk Institute of Railway Engineers to take entrance exams. After passing five exams he was admitted to the operational department. While studying, the future minister worked part-time. There in the university he met his future wife, also a railway student. He passed his exam sessions ahead of the schedule and left for work in Shimanovsk as a master-on-duty, in Irkutsk as a carriage rolling stock operator on duty. Today Gennady Fadeev is an Honorary Citizen of 3 cities and 2 regions. He has 8 state orders, more than 10 medals and several dozen awards of different classes. He is a full chevalier of four orders: “For Merit to the Fatherland” of IV, III, II, I degrees (ranked 34th in Russia). Fadeev’s documents are still being kept and displayed in the museum of FESTU.

Геннадий Матвеевич Фадеев

Четыре поколения железнодорожников

Алексей Самбуевич Цыденов, долгое время проработавший заместителем министра транспорта РФ, выпускник ХабИИЖТ, в сентябре стал главой Республики Бурятия.

Влада ЗАЛЕВСКАЯ

из архива А.С. ЦЫДЕНОВА

Новый глава — из железнодорожной династии, причем в четвертом поколении! Его отец — почетный железнодорожник РФ, кандидат технических наук, мать и двое братьев — Николай и Павел — все выпускники ХабИИЖТ. Отец и сыновья — гордость вуза, окончившие учебу с красными дипломами. Династия Цыденовых уже более века трудится в дорожной отрасли. Прадед Алексея Самбуевича по материнской линии в 1904 году работал кондуктором на Китайско-Восточной железной дороге в Харбине, дедушка с бабушкой с отцовской стороны были путейцами в Забайкалье.

В 2003 году отец — Самбу Цыденов с семьей переехал в Хабаровск, его назначили на должность начальника Дорожного центра диагностики пути. Вскоре он возглавил Дорожное конструкторско-технологическое бюро.

Алексей Самбуевич — старший сын. Он отлично учился, занимался спортом, успевал подрабатывать. Например, на каникулах, проводником на маршруте Борзя (это узловая станция в Забайкальском крае) — Москва. Рейс продолжался двадцать одни сутки! Алексей Цыденов считает, что это огромный опыт, который помог ему понять не только специфику работы железной дороги, но и людей.

В трудовой книжке главы Бурятии есть запись, что он начинал бухгалтером восьмого разряда третьей категории. Хотя он получил техническую специальность, не имевшую отношения к финансам!

— В управлении дороги в Хабаровске, куда пришел устраиваться после университета, других ставок не было, вот и записали на свободную. Хотя занимался я, конечно, не бухгалтерией, — рассказывает А. Цыденов в интервью ТАСС. — После вуза мы с женой прошли вместе обычный путь молодой семьи – сменили 10 съемных квартир! Сейчас у нас четверо детей. И супруга — моя главная опора.

В 2002 семья переехала в Москву. А далее — различные назначения в столице. На посту замминистра в Минтрансе России отвечал за ряд направлений — железнодорожную отрасль, различные комплексные транспортные объекты, включая автомобильные дороги, портовую инфраструктуру. В частности, курировал строительство Мурманского транспортного узла. Также занимался информатизацией ведомства и реформированием упраздненной в феврале 2016-го Росграницы.

Будучи в Хабаровске с рабочими визитами, он посещал родной вуз. И в книге выпускников теперь хранится его памятное пожелание студентам.

Алексей Самбуевич Цыденов, глава Республики Бурятия.

Выпускник ДВГУПС

Родился 16.03.1976 года в городе Петровск-Забайкальский Читинской области.

С 1998 по 2001 год работал на Дальневосточной железной дороге.

С 2002 года работал в сфере бизнеса.

С 2006 по 2009 год занимал должность замдиректора Департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса Российской Федерации.

С 2009 по 2012 год — начальник отдела, заместитель директора Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации.

С 11 января 2012 года по июнь 2012 года — руководитель Росжелдора (Федерального агентства железнодорожного транспорта).

С 18 июня 2012 по 7 февраля 2017 года — заместитель министра транспорта Российской Федерации.

С 7 февраля 2017 года — врио главы Республики Бурятия.

С сентября 2017 года — глава Республики Бурятия.

EN

Aleksei Sambuevich Tsydenov, a graduate of Khabarovsk Institute of Railway Engineers, had worked as a Vice-Minister of Transport of the Russian Federation for a long period of time. This year in September he became the head of the Buryat Republic. The new leader is from a railway transport dynasty of the graduates, being the 4th generation of his family. His father, the honored railroader of the Russian Federation, a Candidate in Technical Sciences, as well as his mother and two brothers — Nikolai and Pavel — graduated from this educational establishment. He started his career in Khabarovsk, at Far East railroad. Then he earned a wide record of service: business, high-rank positions in the Ministry of Transport. Besides, he directed the Federal Railway Transport Agency, worked in the government of the Russian Federation. Tsydenov warmly remembers the university and the teachers which trained him to issue challenges and successfully meet them.

Алексей Самбуевич Цыденов

Нобелевская премия и обыкновенные спички

В его родном поселке Магдагачи у большинства жителей профессия была связана с железной дорогой. И он школьником подрабатывал летом и в ОРС, и в вагонном депо, и в ПЧ...

Марина ДЕРИЛО из архива С.Л. ЛУГОВСКОГО

Это о председателе Законодательной думы Хабаровского края Сергее Леонидовиче Луговском.

— Приходилось тогда делать многое: забивал костыли, менял шпалы, сколачивал ящики и работал грузчиком — детство было связано постоянно с железной дорогой, — вспоминает он. — И когда я в 1982 году вернулся из армии, даже не стоял вопрос, куда поступать. Пошел в Дистанцию электроснабжения, взял направление и поехал в ХабИИЖТ.

Конечно, после армии было трудновато, помогли подготовительные курсы. У меня был «бонус» от дистанции электроснабжения — дополнительная прибавка к стипендии в сумме шести рублей. Кстати, шпаргалкой воспользовался всего один раз, учился самостоятельно. Честно говоря, было нелегко. Я был старостой группы, занимался спортом, сразу пришел к известному нашему тренеру Алексею Пантелеймоновичу Каткову, тренировки были каждый день. И сейчас кафедра физвоспитания очень сильная. Раз в неделю — занятия в Легкоатлетическом манеже, раз в неделю мы бежали марафон на Воронеже. На Первомайской легкоатлетической эстафете у меня был постоянный этап — от Амурского бульвара до улицы Серышева по Комсомольской улице. Мы конкурировали со студентами спортивных специальностей!

Сергей Леонидович Луговской, председатель Законодательной думы Хабаровского края

Выпускник ДВГУПС

В 1979 году окончил школу № 156 в поселке Магдагачи Амурской области.

В 1980 году окончил Ленинградское ГПТУ по специальности «токарь», затем служил в рядах Советской армии.

В 1987 году начал работать в Дистанции электроснабжения станции Магдагачи ЗабЖД, прошел путь от рядового электромеханика до заместителя начальника Дистанции.

С 1992 по 1998 год работал в Советско-Гаванском торговом порту на различных должностях.

В 2004 году избран главой Советско-Гаванского муниципального района.

В 2009 году избран депутатом, а затем председателем Собрания депутатов Советско-Гаванского муниципального района.

14 марта 2010 года был избран депутатом Законодательной думы Хабаровского края.

В 2014 году снова избран депутатом.

С марта 2016 года — председатель Законодательной думы Хабаровского края.

EN

Sergei Leonidovich Lugovskoy, the Chairman of the Legislative Duma of the Khabarovsk Territory, graduated from Khabarovsk Institute of Railway Engineers in 1987 and began to work in the maintenance department of the Magdagachi station of the TransBaikal Railway as an ordinary electrician. Eventually, he got promoted to the post of a Deputy Head of the department, formerly, he is also known as the head of the Soviet-Gavan district. Furthermore, he showed excellence in setting up his own enterprises. In his native village of Magdagachi the majority of residents had a profession related to the railway. As a schoolboy in summer Sergey used to take various jobs in the units of the railway station. After finishing his military service in 1982 he was determined to complete the university course. He got an assignment with the local station maintenance department and headed for Khabarovsk. In spite of notable changes throughout the years the university has undoubtedly retained its priority training profile, material and technical base, traditions and distinguished style. According to Lugovskoy, the university faculty staff is one of the best qualified not only beyond the Urals but nationwide.

Преподавателей побаивались и уважали. Запомнился Владимир Николаевич Балабанов. На лекциях он нам часто говорил: «Вот этот вопрос до конца не изучен, на нем можно заработать Нобелевскую премию, возьмите в разработку, для карьеры вам поможет...» Хотя в те годы понятие «карьера» воспринималось совсем не так, как сегодня. Так он развивал в нас лидерские качества.

Михаил Иванович Клочков преподавал технические основы энергетики. Лабораторные работы ему сдавали по многу раз. Четверка у него была очень достойной оценкой знаний. У него была привычка — занесет три согнутых пальца над твоей лабораторной, ты сжимаешься весь и думаешь: куда сейчас ее отправит? Бывает, скомкает и выкинет — снова приходи!

И на «военке» тоже были интересные преподаватели, с юмором. Всегда старались сложное объяснить через какие-то простые, даже смешные примеры. Один на занятиях пояснял: «Берем спички. Спички обыкновенные...» Я был командиром взвода, после четвертого курса мы выезжали на сборы, как положено, подготовка очень серьезная, мне ведь было с чем сравнивать.

На втором курсе у меня уже появилась семья. На нашей свадьбе гулял весь поток. В институте посещаемость занятий всегда отмечали. Мне дали три законных дня, а ребята гуляли неделю — до и после! И когда была перекличка: «Где такой-то?» — кричали хором: «На свадьбе у Луговского!».

Жена училась на факультете АТС, а я на ЭлЖД. В 1984-м дочка родилась. Когда мы заканчивали институт, она уже пошла в детский садик, мы менялись, чтобы бегать на занятия. Но учиться старались хорошо, понимали, что сейчас получаем специальность, которая, как тогда говорили, «на всю жизнь».

Все студенческие годы я подрабатывал. Стройотряды в университете были очень популярны. Летом «Энергия-1», «Энергия-2», «Энергия-3»... — строительство ЛЭП на Таландже и в Тырме. А зимой строили дома для сельских жителей в Смидовичском районе ЕАО.

И во время учебы я всегда работал. Был дежурным комендантом, платили мне 50 рублей, работал на ТЭЦ в Южном микрорайоне — чистили золу, тяжелая работа, но и платили 200 рублей. Это место было у студентов как дембельский аккорд, передавалось только надежным ребятам из рук в руки. А на пятом курсе даже в котельной зольщиком подрабатывал. Так что для меня учебный процесс был еще и трудовым.

Вуз меняется с годами. Но он сохранил свой профиль, материальную базу, традиции и свое лицо. И по профессорско-преподавательскому составу вуз — один из сильнейших не только за Уралом, но и в России.

Я поздравляю родной университет с юбилеем и желаю ему дальнейшего развития, процветания и благополучия. Преподавателям — здоровья, счастья и хороших студентов. А молодежи — успехов в учебе и высоких достижений в жизни. С праздником!

Когда я в 1982 году вернулся из армии, даже не стоял вопрос, куда поступать. Пошел в Дистанцию электроснабжения, взял направление и поехал в ХабИИЖТ.

Сергей Леонидович Луговской

Золотая моя «Железка»!

Приятно в канун юбилея любимого вуза вспомнить годы, связанные с ДВГУПС. О своей учебе и работе в вузе рассказал Юрий Николаевич Березуцкий, депутат Государственной Думы Российской Федерации.

Марина ЛИТВИНОВА из архива Ю. Н. БЕРЕЗУЦКОГО

Первое, что вспоминается, — большая деревянная дверь на входе в здание института. Мне она казалась входом в настоящий храм науки.

Так и получилось. Когда я поступал туда, еще не было ЕГЭ. Документы подавали только в один вуз, поэтому те, кто пришел поступать в ДВГУПС, который тогда назывался Хабаровским институтом инженеров железнодорожного транспорта, делали это целенаправленно.

Мне было проще: я хотел стать инженером-электромехаником, как мой отец. Сдавал пять экзаменов — математику устно и письменно, физику устно и письменно и сочинение. На факультете был серьезный конкурс, поступить непросто. Я прошел.

Помню, как нас, будущих первокурсников, собрал наш декан Алексей Иванович Кульмановский, говорил о будущем. Его слова определили наше отношение к учебе и к студенческой жизни.

В институте нам давали серьезные фундаментальные знания. По два семестра изучали сопромат и теоретическую механику, по четыре — химию, физику и математику.

Специализация началась с четвертого курса. Каждый год мы отправлялись на практику на предприятия, где к нам относились с уважением, как к будущим специалистам.

Но студенческая жизнь — это, конечно, не только учеба. Сразу же на первом курсе мы поехали «на картошку». На тяжелой работе, часто под дождем, каждый мог проявить себя. Мне повезло с курсом, были у нас ребята после школы и те, кто пришел из армии. Коллектив мужской, и дружба складывалась крепкая, ее мы пронесли через все пять лет учебы.

Юрий Николаевич Березуцкий , депутат Государственной Думы РФ

Выпускник ДВГУПС

Родился 8 августа 1956 года, в г. Егорьевске Московской области

1973-1978 годы — студент Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта (ХабИИЖТ).

С 1978 по 1991 год занимал различные педагогические должности в ХабИИЖТ (и ДВГАПС).

1991-2006 годы — проректор Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

С 2006 по 2016 год — Уполномоченный по правам человека в Хабаровском крае.

С 2016 года — депутат Государственной Думы РФ.

Кандидат технических наук.

В цифрах

33

Столько лет Юрий Березуцкий посвятил родному вузу. За эти годы вуз сменил три статуса — институт, академия, университет

В те годы активно развивалось стройотрядовское движение. Наш факультет стал первым, кто создал свои стройотряды. Я был в числе первых бойцов, ездил не только во время учебы, но и после, когда уже начал работать на кафедре и стал командиром студенческих отрядов. Приходилось трудиться и на земляных работах, и на монтаже ЛЭП. Товарищи выручали в трудную минуту, каждый отвечал за свой участок, нес свою долю ответственности.

Так вот учились работать и дружить. Именно с тех стройотрядовских денег сделал я свою первую в жизни покупку — радиоприемник и подарки родителям.

Институт я окончил с красным дипломом, и мне предложили остаться на кафедре. Были сомнения, но я сделал свой выбор. Вначале работал младшим научным сотрудником, после поступил в аспирантуру Московского института инженеров железнодорожного транспорта, защитился и стал кандидатом технических наук.

Помню, что, когда учился в Москве, мы, хабаровчане, образовали свое землячество, помогали друг другу, и эти отношения сохранились потом на долгие годы.

Предлагали остаться в Москве, но я приехал домой, как и многие мои коллеги. Вернулся в родные аудитории уже в новом качестве — преподавателем, потом стал старшим преподавателем, доцентом, а с 1991 года — проректором Дальневосточного государственного университета путей сообщения.

Мне повезло работать при Викторе Григорьевиче Григоренко, который был ректором нашего вуза. Его знали и любили все. Главным для него был коллектив. Меня он поддерживал на каждом этапе моей работы в институте, и не только меня, но и моих коллег. Среди наших преподавателей были такие профессора, как Сергей Андреевич Иванилов, Виктор Алексеевич Бессонов, Константин Иванович Фоков, Сергей Миронович Гончарук, Владимир Иванович Доронин и другие. Хочется сказать, что преподавательский состав вуза был очень сильным. С благодарностью вспоминаю и всех сотрудников вуза, которые помогали обеспечивать учебный процесс. Институт развивался, стал академией, постепенно расширил свои границы, охватив территорию до Байкала.

В 1997 году вузу присвоили статус университета. Два созыва я был депутатом городской думы Хабаровска. А 27 сентября 2006 года по предложению губернатора Хабаровского края Виктора Ишаева стал первым уполномоченным по правам человека в нашем крае. В этой должности я проработал ровно 10 лет.

В 2016 году вместе с Ириной Яровой мы были избраны от Дальневосточного федерального округа в Государственную Думу. Это уже другой этап моей жизни: сейчас мы занимаемся развитием Дальнего Востока и поддерживаем инициативы президента в этом направлении, стараемся сделать все, чтобы жить у нас было комфортно.

На всю жизнь мне запомнились слова Виктора Григорьевича Григоренко о том, что благодаря нашим ветеранам у нас есть крепкий основательный фундамент, на котором можно строить любое здание.

Мой фундамент — моя «Железка». Как и каждый выпускник ДВГУПС, в юбилейные дни с благодарностью вспоминаю студенческие годы и педагогов, которые дали нам путевку в жизнь.

Хочется пожелать преподавателям, сотрудникам, студентам, всем выпускникам вуза благополучия! ■

EN

Yuri N. Berezutski, the MP of the State Duma of the Russian Federation, devoted 33 years to his alma mater, which over these years has acquired 3 ranks in the following sequence: the institute, academy and university. In 1973 Yuri entered Khabarovsk Institute of Railway Engineers. After his graduation he stayed at the university to work as a teacher. In 1991 he became a pro-rector of Far Eastern State Transport University (the same university renamed). In the meantime he acquired a PhD in engineering. In 2006, he was appointed to be the Ombudsman for Human Rights of the Khabarovsk Territory. In 2016 he was elected as a MP to the State Duma of the Russian Federation. It did not take him long to think about his career choice. He wanted to follow his father's footsteps and become an engineer in electromechanics. A tough entrance competition did not hinder him from the admission. In those years the construction movement was rapidly developing. The department was the first to form their construction teams (stroyotryady). Yuri was recognized as one of the top performers. He served as a leader of a student team. It was with that money that the student made his first purchase in life such as a radio receiver and some gifts to his parents. Since then the University set a high level in training qualified specialists.

Юрий Николаевич Березуцкий

«Железная» дисциплина сделала меня человеком

Вероятно, как это нередко случается с бывшими студентами, ему могли бы периодически сниться кошмары про сессии или не сданные вовремя курсовые, но нет! Депутат Государственной Думы РФ Борис Михайлович Гладких, по его собственному признанию, если не всем, то, безусловно, очень многим хорошим в себе обязан Дальневосточному государственному университету путей сообщения.

Марина СЕМЧЕНКО

Из архива Б.М. ГЛАДКИХ

Борис Михайлович Гладких, депутат Государственной Думы РФ

Выпускник ДВГУПС

Родился 16.02.1983 года в пос. Оловянная Оловяннинского района Читинской области.

В период с 2000 по 2004 год совмещал обучение с работой на строительных площадках г. Хабаровска по рабочим специальностям.

В 2005 году окончил ДВГУПС.

С 2005 по 2014 год работал на различных руководящих должностях.

С 2010 по 2011 год был помощником депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации.

С 2011 по 2014 год занимал должность генерального директора в различных компаниях.

В 2014 году избран депутатом Законодательной думы Хабаровского края.

В 2016 году избран депутатом Государственной Думы РФ.

Может, еще и потому, что слово, с которым у него скорее всего ассоциируется альма-матер, — «теплота». И не только потому, что Борис Михайлович получил в этом вузе «теплую» специальность. Все пять студенческих лет он вспоминает с самыми теплыми чувствами.

— По образованию я — инженер-электрик путей сообщения, — рассказывает Борис Михайлович. — Поступало нас около 200 человек, но не все доучились. Не всем по «зубам» оказалось взять эту высокую планку. Честно говоря, не понимаю, почему все традиционно боятся «сопромата» — по сравнению с некоторыми другими дисциплинами он вообще не проблема. Своеобразный рубеж преодолевался, если удавалось успешно справиться, например, с требованиями преподавателей по направлениям, связанным с электроникой.

Получилось, что Борис Михайлович продолжил семейную династию — выпускниками этого же железнодорожного вуза были и его родители.

Попробовать «изменить» традиции не получилось: приходил в другие институты, знакомился с тем, что они предлагают, даже документы необходимые собирал, но отнес их все-таки в ставшую родной «Железку».

Решающей стала родительская фраза: «Это твой выбор: учиться или искать легкие пути, но будешь ли ты во втором случае кому-то нужен?» И пошел по нелегкой дороге, предложенной ДВГУПС. Понял, что с его дипломом сможет работать и на железной дороге, и во многих других сферах, где требуются специалисты с хорошей школой и высоким чувством личной ответственности.

Именно со студенческих лет Борис Гладких привык много работать. И это касалось не только учебы, которой он занимался порой сутками напролет. Он находил время и для традиционного стройотряда, применял полученные знания, трудясь в сфере информационных технологий, и на стройках (даже бригадиром был, исполняя обязанности мастера на возведении многоквартирного дома и одного из участков строительства транспортной развязки!), и затевая собственный бизнес. Привлекала поощряемая вузом возможность быть по-настоящему самостоятельным, независимым, в том числе и в финансовых вопросах.

Ему всегда равно хорошо давались технические и гуманитарные дисциплины, но о том, что отдал приоритет «Железке», не пожалел ни разу. ДВГУПС для Б. Гладких — это не только обретенные на всю жизнь друзья и увлечения. Это, прежде всего, серьезный инженерный базис. Это основа и умение четко организовать свое время, которому тоже научил университет. Борис Михайлович Гладких получил здесь то, что служит ему верой и правдой во многих начинаниях — будь то компания «ЖКХ-групп», которую он создал и долгое время возглавлял, помогая выстраивать отношения собственников жилья с управляющими компаниями, или сегодняшняя высокая миссия депутата Государственной Думы Российской Федерации, члена комитета по энергетике и соавтора более десятка законопроектов. Он чувствует себя компетентным в разговоре со специалистами самого высокого уровня в сфере строительства и энергетики — это вузовская «закваска».

— Мы, будучи студентами, были свидетелями того, как воплощается в дело тот курс на серьезное и постоянное обновление, который взял в свое время университет, — говорит Борис Михайлович. — Нас очень радовало, что вуз меняется, совершенствуется. В этом заслуга и тогдашнего, теперь уже легендарного, ректора Виктора Григоренко, сумевшего в сложные годы не просто сохранить вуз, но и грамотно определить приоритеты, сконцентрировать все возможности для следования им. Этим путем движется и сегодняшнее руководство ДВГУПС. Верю, что ДВГУПС всегда будет весьма уважаемым и знаковым вузом среди образовательных учреждений не только Дальнего Востока, но и Российской Федерации. И пусть ему всегда везет и на умных, целеустремленных студентов, и на высокопрофессиональных преподавателей, и на руководителей, хорошо видящих перспективу и пути решения сложных задач и достижения больших целей!

Борис Михайлович продолжил семейную династию — выпускниками этого же железнодорожного вуза были и его родители.

EN

Boris Mikhailovich Gladkikh holds a degree in electric engineering for railways. Now he is a MP of the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation. It turned out that Boris Mikhailovich followed his family dynastic tradition and completed the training course in the university. He realized that with his diploma he could work on the railway and in many other areas where specialists with excellent training as well as a high sense of personal responsibility are required. During his university years he got accustomed to work hard. It concerned not only his studies, which he sometimes was zealously doing for a whole day. He managed to devote his time to a traditional construction team (stroyotryad). Moreover, he applied his knowledge in different ways working in the field of information technologies and at construction sites (even performing as the foreman at the construction of an apartment building and one of the sections of a traffic junction!). Furthermore, he showed excellence in setting up his own enterprises. FESTU for Boris Gladkikh is, above all, a serious engineering basis. Now Boris Gladkih is a member of the Energy Committee and a co-author of more than a dozen bills.

Борис Михайлович Гладких

Мэр Хабаровска и по диплому… градостроитель

Говорят, в «Железке» есть традиции, которые сложились сами собой… Например, на протяжении многих лет первого сентября студентов напутствует лично мэр Хабаровска Александр Николаевич Соколов — и только после этого градоначальник едет в одну из школ города, где линейка начинается позже…

Мария ИВАНОВА
пресс-служба администрации г. Хабаровска

— Отчасти это правда, — смеется Александр Николаевич. — Конечно, я стараюсь нигде не опаздывать! И традиции соблюдать. Четко планировать свой день я научился еще будучи слесарем завода имени Горького и студентом заочного отделения ХабИИЖТ. Иначе я бы просто ничего не успевал, а мне надо было учиться, работать, успевать в общественной работе, создавать семью.

Многие истории известных людей начинаются довольно просто и банально: деревенский мальчишка из простой семьи приехал покорять город. Так начиналась и история мэра Хабаровска Александра Николаевича Соколова.

Он родился в 1950 году в селе Даниловка ЕАО, вырос в небольшом поселке Смидович. В 1967 году окончил

Александр Николаевич Соколов, мэр Хабаровска

Выпускник ДВГУПС

Родился в 1950 году в селе Даниловка ЕАО. В 1967 г. окончил среднюю школу, пошел работать учеником слесаря на завод им. Горького в Хабаровске.

С 1968 года служил в Советской армии. После службы вернулся на завод, работал на разных должностях, заочно учился в ХабИИЖТ, который окончил в 1980 г.

С 1981 по 1986 годы — партийная работа на разных должностях. В 1986 г. назначен директором завода им. Горького.

В 1989 году был назначен первым секретарем Хабаровского горкома КПСС.

В 1990 году избран депутатом и председателем городского Совета народных депутатов.

В 1993 году — заместитель главы администрации города Хабаровска по экономическим вопросам.

С 1994 по 2000 год — генеральный директор ОАО «Хабаровскнефтепродукт».

Четырежды с 2000 года избирался мэром города Хабаровска.

Кандидат юридических наук.

среднюю школу и приехал в Хабаровск, устроился учеником слесаря на завод им. Горького. Как и все тогдашние мальчишки, в 18 лет был призван в ряды Советской армии, служил в Дальневосточном военном округе.

— В моем детстве работать на большом заводе было престижно, быть рабочим считалось совершенно не зазорно, а уж быть инженером.., — вспоминает градоначальник. — Мы, молодые, прежде всего, хотели стать мастерами своего дела, как сейчас говорят, хорошими исполнителями. Многие мечтали быть и инженерами. После школы хотелось сразу пойти работать, приносить пользу, да и сложно было решить, а чего все-таки хочется, сложно выбрать. После армии, наверное, все-таки я повзрослел, я всегда любил учиться, оценки были неплохие. Я вернулся на завод, работал слесарем-сборщиком, получалось. Понимал, чтобы расти, надо учиться. Выбрал институт инженеров железнодорожного транспорта, строительный факультет.

В 1980 году он его закончил. А ровно через шесть лет Соколов...возглавил завод, проработав на разных инженерных должностях.

Выбирал вуз и специальность основательно, серьезно, поговорил он тогда с товарищами, знакомыми, оценил, где учат хорошо и что ему нужно для работы. Признается, что «халтурить» на заочном отделении никто не давал, спрашивали очень строго, учили самостоятельно работать с информацией, искать, выбирать главное. Не раз потом сегодняшний мэр с однокурсниками вспоминали своих преподавателей добрым словом. Полученные тогда навыки до сих пор помогают разбираться в разных вопросах.

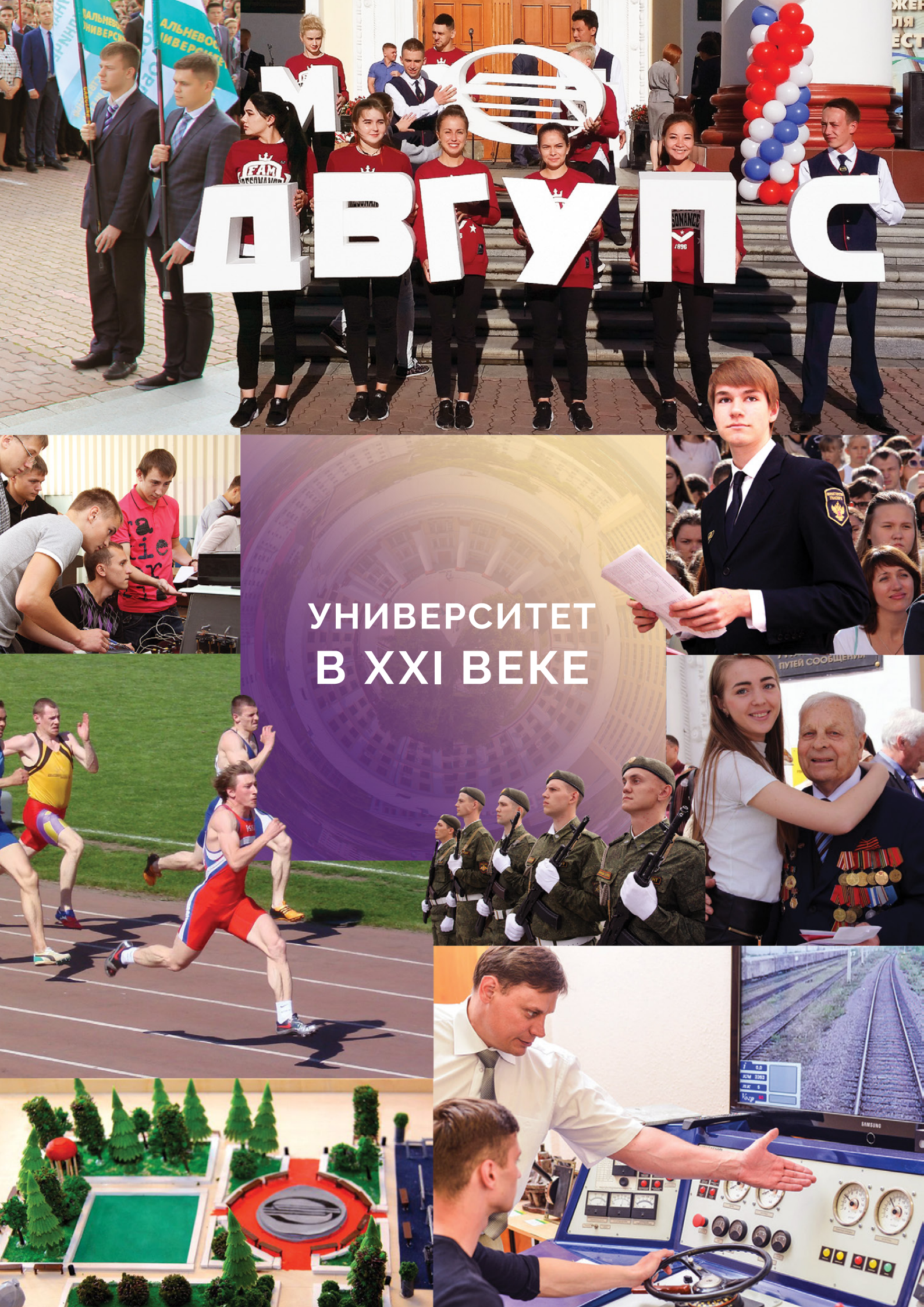
И хотя Александр Николаевич не пошел в дальнейшем по сугубо «технической дорожке», он учился и дальше, защитил диссертацию по юриспруденции.

— Тем, кто выбирает специальность и вуз, могу сказать так: нет ничего невозможного. Можно начать свою трудовую биографию на любом месте, не обязательно после школы бежать получать высшее образование, — рассуждает градоначальник. — В ДВГУПС очень много вариантов: в его составе есть техникум и филиалы в разных городах Дальнего Востока. Например, получить сначала рабочую специальность, а потом высшее образование. Или освоить сразу несколько специальностей. Университет предоставляет широкие возможности, и хорошо, что у молодых хабаровчан есть шанс ими воспользоваться.

EN

Alexander Nikolaevich Sokolov is a mayor of Khabarovsk, he was elected three times to this post. Thanks to him one of the university traditions appeared - every year during many years he congratulates the students on the 1st of September. He himself is a graduate and a friend of this educational establishment, though he defended his thesis in legal studies! After his military service he went to work at the plant named after Gorky and entered the correspondence department to get a degree in the "Construction" speciality. As Alexander Nikolaevich recollects, he made a well-grounded choice of the university at that time. Now he is sure that FESTU gave him a good start in life and the knowledge from the lecture courses helped him in his further work as a mayor. He thinks that prospective students have a wide range of specialities and even levels of education at FESTU as it comprises the lyceum, technical schools and university campuses in the region.

Александр Николаевич Соколов


ДВГУПС
УНИВЕРСИТЕТ
В XXI ВЕКЕ

80 лет инноваций: от паровоза до 3D-автомобиля

Полностью автоматизированные системы «умный поезд» еще создаются, а в Дальневосточном государственном университете путей сообщения уже обучают специалистов под эту технологию.

Мария ИВАНОВА, Татьяна ВАН

Алексей СУВОРОВ,
Леонид ДОРОФЕЕВ

«Смарт-поезда» пойдут по нашим дорогам через несколько лет — в этом нет сомнений — и как раз к тому времени получат дипломы инженеры, которые смогут управлять умной техникой, обслуживать ее и совершенствовать. Это и есть то самое опережающее образование, о котором много говорят последние год-два. А «Железка» работала на опережение с момента основания. Сейчас в ДВГУПС около 200 программ подготовки и все направления образования актуальны и перспективны.

— Все 80 лет существования нашего вуза учебные программы строились так, чтобы выпускники были не просто востребованы, а становились двигателями прогресса в своих компетенциях, генераторами идей, — говорит ректор ДВГУПС Юрий Анатольевич Давыдов. — Потому мы ежегодно просчитываем перспективу трудоустройства будущих специалистов на несколько лет вперед.

К примеру, не успели на смену паровозам массово прийти тепловозы, как в вузовскую программу было внесено новое направление. Началась плановая электрификация железных дорог — студенты стали изучать и это направление. Микропроцессоры в транспортных системах еще не были повсеместно внедрены, а ХабИИЖТ уже разработал методические пособия, курс лекций и лабораторных работ, создал учебные стенды для изучения принципа действия этих систем в теории и на практике.

Сегодня мы говорим о таких информационных технологиях в железнодорожном транспорте, которые позволяют управлять поездами в «одно лицо», автоматически, практически без участия человека. А раз уже появился «умный поезд», значит, наша задача — создать под нужды отрасли соответствующую образовательную компетенцию.

20000 студентов

600 преподавателей

200 программ обучения

— Юрий Анатольевич, но как вашему университету удается заглядывать в будущее, предугадывать потребности железной дороги? Машиной времени пользуетесь?

— Исключительно научными методами. Университетская наука тесно связана с производством, следует за его потребностями. Наши ученые, как впередсмотрящие на корабле, первыми замечают ростки нового. Наши преподаватели регулярно проходят курсы повышения квалификации, подготовку на производстве, переобучение.

Лекции для студентов, наряду с преподавателями, читают профессионалы с предприятий. Председатели и члены государственных экзаменационных комиссий — это руководители структурных подразделений железной дороги и лучшие специалисты производства. Именно они принимают у студентов выпускные квалификационные работы и проекты.

Материально-техническая база университета изначально была поставлена на инновационные рельсы. Она постоянно корректируется в зависимости от развивающихся потребностей производства, дополняется, обновляется. Наши лаборатории оснащены не просто современной, а перспективной техникой. С таким оборудованием студенты быстро осваивают весь процесс с азов, а затем глубже постигают принципы, лежащие в его основе. В дальнейшем они, уже будучи специалистами, не только эксплуатируют и обслуживают оборудование, но и развивают его, создают что-то новое, отвечающее изменившимся потребностям производства.

Такой комплексный подход к образовательному процессу позволяет выпускникам вуза соответствовать запросам современного рынка труда.

— В структуре вуза с 1939 года произошли серьезные изменения. ДВГУПС в 2017-м — это уникальный образовательный конгломерат: многоуровневое учебное заведение с филиалами и обширным спектром направлений обучения. Как появились новые подразделения?

— Последнее время у абитуриентов значительно изменилось отношение к образованию. Радует, что многие молодые люди после школы сознательно идут на ступень подготовки специалистов среднего звена. Техник высокой квалификации сегодня не менее важен, чем инженер. Современное производство требует глубоких практических знаний при хорошей теоретической базе.

На этой волне к нам в свое время присоединился Хабаровский техникум железнодорожного транспорта: он стал факультетом среднего профессионального образования. По факту это обособленное учебное подразделение с большим количеством востребованных на рынке

труда специальностей. Также были присоединены техникумы нашей филиальной сети: в Тынде, Свободном, Уссурийске.

Что касается высшей ступени обучения в университете, то и здесь каждый студент может сделать свой выбор. Кто-то закончит только бакалавриат, кто-то продолжит обучение в магистратуре, а после, возможно, решит проявить себя на научной стезе и поступит в аспирантуру. Университет дает возможность не только защитить кандидатскую диссертацию, но и продолжить обучение в докторантуре.

Современную молодежь отличает осознанное стремление расширять границы образования: получить дополнительное высшее или рабочую профессию — умение работать руками в наше время ценится очень высоко. А в вузе практически по всем специальностям будущие инженеры учатся работать на станках, вникают в тонкости реального производства. Эти знания и навыки помогают нашим выпускникам не остаться на обочине жизни практически в любых, порой самых неблагоприятных условиях.

— Сегодня в «Железке» учат не только студентов, но и опытных специалистов с производства, и даже школьников. Общеобразовательные учреждения перестали справляться со своей задачей?

— Дело не в этом. Еще в прошлом веке мы столкнулись с проблемой различия в уровнях подготовки выпускников городских и поселковых школ, расположенных вдоль Транссибирской магистрали. Это привело к тому, что в вуз поступало мало абитуриентов «с линии», основную часть бюджетных мест по конкурсу занимали выпускники городских школ.

Такой дисбаланс привел к тому, что заполнять вакансии на линии стало труднее. Не едет городская молодежь в отдаленные поселки и на станции, а ведь именно там нуждаются в наших выпускниках. После отмены обязательного распределения проблема особенно обострилась, не спасал ситуацию даже целевой набор. Инженеров выпустили достаточно, а вакансии заполнять было некому.

Для решения этой проблемы вуз, еще будучи Хабаровским институтом инженеров железнодорожного транспорта, начал сотрудничать со школами, которые находятся вдоль Транссибирской магистрали. Стоит заметить, железные дороги всегда поддерживали «свои» школы и школы-интернаты, ведь именно в них учатся дети железнодорожников. И они, в отличие от городских, охотно едут, точнее, возвращаются в БАМовские поселки. Единственным разумным выходом было одно: поднимать уровень знаний школьников из поселков, чтобы они могли на равных условиях конкурировать с городскими детьми. Для этого и

был открыт лицей при ХабИИЖТ.

Сейчас ребята «с линии» с десятого класса могут учиться в лицее при ДВГУПС. Занятия там ведут очень хорошие учителя, имеющие большой профессиональный опыт, и преподаватели нашего университета. Не удивительно, что выпускники хорошо сдают ЕГЭ и успешно поступают в вузы, чаще всего, естественно, в ДВГУПС. Отличительная черта нашего лицея — ранняя профориентация, большинство учеников еще до поступления определяются с выбором будущей профессии. А после окончания университета эти молодые люди в большинстве своем уезжают работать в родные поселки, продолжая или основывая железнодорожную династию.

Что касается производственников. Любой специалист должен учиться всю жизнь — это уже не теорема, а аксиома. Если раньше считалось, что знания устаревают наполовину каждые пять лет, то при нынешнем темпе развития технологий «старение» ускорилось. Поэтому в нашем университете был создан институт дополнительного образования — большой проект, который полностью себя оправдал. Мы по праву им гордимся.

— Университет готовит не только инженеров-железнодорожников различных специализаций, но и финансистов, юристов и даже психологов. Зачем?

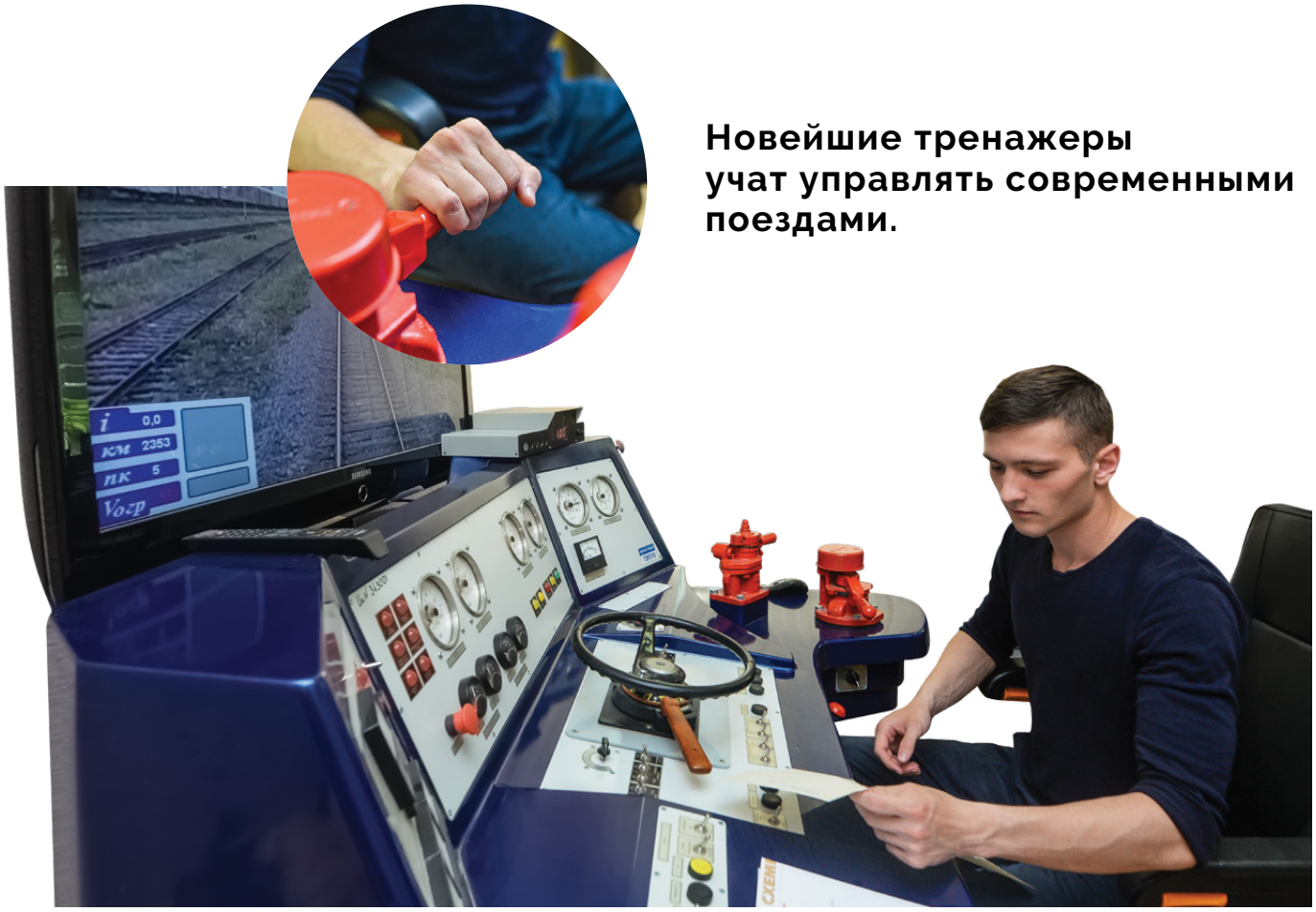
— Только на первый взгляд кажется, что эти специальности — не по профилю транспортного вуза. Опыт показывает, что для всех специалистов, работающих на железной дороге, нужна особая подготовка. К примеру, локомотивные бригады должны быть подкованы не только технически, но и психологически. Существуют даже психологические центры при локомотивных депо. И там необходимы такие психологи, которые хорошо знают терминологию и понимают специфику работы экипажа локомотива. Как показывают исследования, которые проводим, заметьте, не мы, этому не так-то просто обучить обычного психолога общего профиля. Далеко не каждый из них способен освоить хотя бы азы технических дисциплин.

Безусловно, мы всех наших студентов погружаем в специфику железных дорог. Ведь, к примеру, подготовить экономиста общего профиля гораздо проще, чем экономиста-железнодорожника. Зато он придет в отрасль и четко будет понимать особенности своей работы. У железной дороги свои терминология, нюансы производства, корпоративная этика и так далее.

Ну и, конечно, выпускники и научный потенциал ДВГУПС всегда были востребованы не только в железнодорожной и транспортной сфере, но и в строительстве, энергетике, связи, психологии, философии, естественно-научных направлениях, биологии, химии, физике.

Еще одна визитная карточка ДВГУПС — это институт военного обучения, который дает возможность получить военную специальность параллельно с гражданской. Мы единственный вуз в Хабаровске, в составе которого есть такой институт.

Структурно ИВС — военно-учебный центр и факультет военного



Новейшие тренажеры учат управлять современными поездами.

обучения. Центр готовит кадровых офицеров, они заключают контракт с Министерством обороны, получают множество льгот, дополнительную стипендию в процессе обучения и, конечно, стопроцентно обеспечиваются рабочими местами. А факультету военного обучения, кроме выпуска офицеров запаса, дано право готовить рядовой и сержантский состав. То есть, по сути, в стенах вуза есть военное училище. Привлекательность этого варианта обучения состоит в том, что выпускник в будущем сможет служить в армии по контракту. Он уже имеет звание и специальность, а значит, может легче и быстрее построить военную карьеру, в то же время имея гражданское образование.

— Юрий Анатольевич, говорят, что вы сами хотели быть военным. Почему же поступили в ХабИИЖТ?

— Я подавал документы через военкомат в военно-политическое училище. И так получилось, что они не попали в нужные сроки в приемную комиссию. А у нас в классе сформировалась большая группа, которая поступала на факультет электрификации железных дорог в ХабИИЖТ. Считалось, что это престижное перспективное направление, и ведь так оно и оказалось! Вторым по привлекательности факультетом на тот момент был «Автоматика, телемеханика и связь». Но меня увлекла электрификация железных дорог. В моей юности это было в новинку! И я поступил.

О карьере ученого я тогда не мечтал, хотел стать «электровозником», как у нас говорили. У меня не красный диплом — я никогда не гнался за отметками, но средний балл был около 4,5. После выпуска мне предложили остаться на кафедре. Это было очень престижно! Аспирантуру заканчивал при Всесоюзном заочном институте инженеров железнодорожного транспорта. Но учился очно. Затем защитил кандидатскую, позже докторскую диссертации, долго заведовал кафедрой. С 1975 года почти каждый мой будний день начинается именно здесь, в вузе.

— Все 80 лет у вуза было свое уникальное «лицо». Как удалось его сберечь?

— Я не хочу говорить о вузе через сравнение с конкурентами. Задачи современного образования должны решаться и обсуждаться с точки зрения консолидации. Необходимо объединять ресурсы и говорить не о конкуренции, а о вкладе в развитие территории. Да, мы конкурируем, и эта здоровая конкуренция — путь развития. Мы решаем общую важную задачу — готовим кадры для страны, в которой живем.

Конечно, главный наш эксклюзив — это транспортная составляющая. Мы — единственный университет на Дальнем Востоке, охватывающий практически все сферы этой отрасли. Ведь любой современный проект, будь он в рамках государственных структур или бизнеса, требует транспортного сопровождения. В первую очередь, кадрового и научного. И оно должно быть максимально комплексным!

Приведу пример: строительство космодрома «Восточный». Казалось бы, какое отношение имеют ракетные пуски к университету путей сообщения? Но ведь вся инфраструктура космодрома имеет транспортную составляющую, в том числе и железнодорожные пути.

На слуху у всех развитие БАМ: строительство путей, станций... Необходимо спроектировать, спланировать, выстроить взаимодействие с другими отраслями. Например, остро стоит вопрос электрификации некоторых участков БАМ в сложных природно-климатических условиях. Здесь нужны как научные решения, так и кадровые.

У нас много интересных исследований и наработок в области компьютерных технологий, программирования, микропроцессорных систем управления, силовых систем. А в области логистики, когда все виды транспорта необходимо объединить в одну цепь, учесть особенности, устранить помехи, современный транспортный кластер ставит перед нами задачи, решение которых еще только предстоит найти.

В составе нашего вуза множество железнодорожных, автодорожных специальностей, есть уникальный факультет воздушных сообщений.

В сотрудничестве с другими университетами ДВГУПС способен обеспечивать практически любые логистические цепи. К примеру, с привлечением Морского государственного университета имени адмирала Невельского во Владивостоке мы можем решать весь спектр логистических задач, которые встают перед нашим большим регионом.

Многие проекты нуждаются именно в комплексном сопровождении, и нашему вузу это под силу. Современный ДВГУПС — это масштабный образовательный хаб, который стремится стать опорным транспортным вузом региона.

— Речь идет о Дальнем Востоке России?

— В наше время необходимо мыслить шире — речь идет об Азиатско-Тихоокеанском регионе. Университет должен быть не просто платформой для подготовки специалистов, а равноправным участником развития АТР.

У нас накоплен большой опыт международного взаимодействия на различных уровнях. К примеру, в вузе учится 300 иностранных студентов, и эта цифра будет расти. Летом традиционно проходит Хабаровская международная летняя школа (KISS), во время которой ребята учат русский язык, слушают лекции по своим специальностям. Наши педагоги стажируются за границей, иностранные преподаватели читают

лекции у нас. Мы основательно изучаем научный и производственный опыт наших партнеров.

На высшем государственном уровне заключены важнейшие соглашения по налаживанию международных связей, в том числе транспортных коридоров — «Приморье-1», «Приморье-2». В планах создать высокоскоростной путь из Китая через Казань, далее в Москву и европейские страны. Однозначно ДВГУПС ждут большие задачи и в этом направлении.

Заключено соглашение о создании Российско-китайского транспортного университета на Большом Уссурийском острове. Много принципиальных соглашений достигнуто в рамках Ассоциации транспортных вузов стран АТР, где ДВГУПС с момента создания объединения занимает лидирующее место.

Естественно, при реализации таких проектов возникает много вопросов: коммуникации, логистика, создание транспортно-энергетических коридоров из Азии в Европу. И ДВГУПС готов участвовать в решении этих задач. В свете таких тенденций вполне возможно укрупнение нашего образовательного конгломерата. И мы к этому готовы.

— Известный факт: практически сто процентов выпускников университета успешно трудоустраиваются. После отмены обязательного распределения вуз как-либо участвует в этом процессе?

— За 80 лет стены университета покинули около 80 тысяч выпускников. И забота об их будущем — это наша традиция, которой уже более 70 лет. Ежегодно собирается большая комиссия, приезжают представители работодателей из разных регионов и предлагают реальные рабочие места. Иногда за лучших выпускников идет настоящая борьба! У молодых людей появляется возможность выбора.

Часть студентов еще на этапе обучения заключает договоры, предприятия выплачивают «свои» стипендии (а в вузе, к слову, собственный большой и разнообразный стипендиальный фонд!), предоставляют места для прохождения практики, и после выпуска специалист сразу выходит на работу.

Главное — мы прекрасно понимаем, для кого готовим специалистов.

Ксения Новачук — Мисс Дальний Восток — 2016, талантливая магистрантка ДВГУПС, которая уже освоила не только бакалавриат, но и профессию сварщика в родном вузе

Уникальным микроскопом для исследований в сфере материаловедения пользуются студенты и ученые ДВГУПС

Наши партнеры — наша гордость. В первую очередь, это ОАО «РЖД», акционерная компания «Железные дороги Якутии». Среди наших партнеров — все энергетические компании Сибири и Дальнего Востока. Очень большой перечень партнеров среди банковских и финансовых организаций.

Особо хочу сказать о тех, кто остается работать в вузе. Масштаб образовательного процесса позволяет со студенческой скамьи становиться преподавателями. Сегодня значительная часть преподавательского состава имеет ученые степени и звания. Это опять-таки является платформой качественного образования новых поколений студентов.

Ребята приходят к нам и знают, что диплом «Железки» — это «счастливый билет» во взрослую жизнь.

— В свое время вы получили «счастливый билет». Что посоветуете новым абитуриентам, кем быть?

— Важнейшим направлением подготовки в вузе является область энергетики, здесь спектр приложения сил необычайно велик. По-прежнему в тренде направления, связанные с проблемами безопасности, будь то информационные системы или жизнедеятельность.

В университете успешно работает факультет воздушных сообщений. В малых поселках развиваются аэродромы, их необходимо эксплуатировать, значит, возрастает потребность в кадрах. Это тоже перспективное направление.

Сейчас идет модернизация железной дороги на Сахалине — «перешивают» узкую колею на широкую. Там есть очень трудные участки, идущие вдоль берега моря, которые еще японцы строили в начале XX века. Есть мосты, которые нужно полностью переделывать. Также рассматриваются проекты перехода на остров Сахалин, а это либо мост, либо тоннель. Под такой проект нужны специалисты, научные разработки — работы хватит.

В Хабаровске планируют применять новейшие технологии в строительстве небоскреба, о котором так много говорят. Необходимо провести большую подготовительную работу. И к этому процессу, что очень приятно, привлечены сотрудники и лучшие студенты нашего университета.

Как видите, у студентов ДВГУПС очень большой выбор — чем заняться и в вузе, и после его окончания. А главное, какие бы перемены ни происходили в университете, какие бы процессы ни шли в обществе, наша основная задача — подготовка высококлассных специалистов и их успешное трудоустройство. И 80 лет — достаточный срок, чтобы уверенно сказать — мы делаем это успешно!

80 лет инноваций

Раиса ПАЛЕЙ Алексей СУВОРОВ, из архива ДВГУПС

Научные школы — гордость университета

Наука всегда была одной из основных составляющих деятельности ДВГУПС. Ее направления неразрывно связаны с развитием региона — его индустриализацией, ростом производственной базы, отдельных отраслей промышленности.

В частности, когда речь шла об освоении природных богатств в зоне БАМ, самой актуальной стала работа научной школы Александра Васильевича Паталеева, легендарного ученого, работавшего в вузе еще в пятидесятых годах XX века. Он проводил исследования вечномерзлых грунтов, возможности строительства оснований и фундаментов в суровых климатических условиях. Сегодня работу Паталеева продолжает проректор вуза по научной работе доктор технических наук, профессор Сергей Анатольевич Кудрявцев. Под его руководством ученые-преподаватели работают над проблематикой строительства таких значимых для региона и всей страны объектов, как космодром «Восточный». Фундаменты ракетно-испытательного комплекса и других объектов космодрома были построены на основе рекомендаций вуза. Эта же школа занимается расчетным обоснованием строительства земляного полотна, мостов на Восточном полигоне сети железных дорог Транссиба и БАМ.

Ученые ведут несколько проектов, исследуя экстремальные типы грунтов — с сезонным оттаиванием и вечномерзлые. Такие разработки необходимы при обустройстве, например, земляного полотна железных дорог. Проводят георадарное обследование грунтовых сооружений транспортной инфраструктуры. Рекомендации ученых, данные на основе обследования, позволяют повысить безопасность, надежность и долговечность транспортных магистралей.

Другое важное направление, над которым работают ученые ДВГУПС, — развитие сети железных дорог Дальнего Востока. Этим занимается научная школа под руководством доктора технических наук, профессора Сергея Мироновича Гончарука. Входящие в нее ученые и преподаватели ведут системные исследования в области развития и перспективной мощности транспортной, в основном, разумеется, железнодорожной, сети. Так, учеными уни-

Наука ДВГУПС занимается самыми современными темами. Это «машинное зрение», «распознавание образов», роботизированные комплексы, исследования в области техносферной безопасности, исследования в рамках Национальной технологической инициативы (направление АэроНЭТ).

верситета были разработаны решения по улучшению параметров плана Забайкальской железной дороги, которая имеет сложную инфраструктуру. Представленные эскизные проекты частично уже претворены в жизнь.

В 2017 году ученые школы Сергея Гончарука провели крупное научное исследование в области мультимодальных перевозок, то есть взаимодействия различных видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, морского, речного. Подобные исследования крайне актуальны в наше время, особенно с созданием на Дальнем Востоке территорий опережающего развития (ТОР).

На протяжении уже 25 лет ученые школы С.М. Гончарука разрабатывают программное обеспечение, которое позволяет выполнять сложные экономические и технические расчеты для построения графика движения поездов, расчета эксплуатационных расходов, а также для принятия проектных решений по реконструкции и модернизации железнодорожных объектов. Это программное обеспечение официально используется на всей сети железных дорог Российской Федерации. Оно — предмет особой гордости ДВГУПС.

Движение и перевозки, конечно, невозможны без подвижного состава. И здесь очень важны исследования, которые ведут ученые и преподаватели школы, возглавляемой ректором ДВГУПС доктором технических наук, профессором Юрием Анатольевичем Давыдовым. Речь идет об эффективном вождении тягового подвижного состава — локомотивов, о поддержании в исправном состоянии максимально возможного числа вагонов. Добиться этого можно в том числе сокращением сроков ремонта без ущерба качеству. Поэтому ремонтопригодность, возможность эффективного бюджетного ремонта подвижного состава — одно из важнейших и инновационных направлений. В нем активно работают ученые, аспиранты и магистранты под руководством еще одного видного научного деятеля университета — доктора технических наук, профессора Виктора Михайловича Макиенко.

Ученые этой школы разработали прорывную технологию, которая вывела понятие «ремонт» на новый уровень. Так, в университете начали производство новых сварочных материалов на основе дальневосточного минерального сырья — циркония, вольфрама, титана и других элементов. Непосредственно в университете было основано производство циркониевой лигатуры (специальной порошковой добавки) из руд крупнейшего в мире Алгаминского месторождения, которое находится в 130 км от Нелькана (Аяно-Майский район Хабаровского края).

Лабораторные исследования показали, что эта добавка (лигатура) придает композитным порошкам жаропрочные свойства и может использоваться для плазмогенного и электроискрового напыления на изделия для упрочнения их свойств, получения абразивных материалов и огнеупорных покрытий, специальных жаропрочных стекол и сплавов на основе ферроциркония.

В ДВГУПС был разработан специальный стан для изготовления порошковой сварочной проволоки (циркониевой и цирконий-кремниевой лигатуры), которая заменяет

ДВГУПС получил серебряную медаль за прибор диагностики аритмии сердца на Московском международном салоне инноваций и инвестиций «Архимед-2013». Автор — Юрий Михайлович Кулинич.

электроды ручной сварки. Проволока успешно используется для сварки и наплавки конструкций из малоуглеродистых и низколегированных сталей. Естественно, в первую очередь в университете было спроектировано и изготовлено оборудование для восстановления порошковыми проволоками деталей подвижного состава. Таким образом удалось восстановить замки автосцепки, напылить порошком коленчатые валы.

Но изобретение может служить не только железной дороге. Так, технология была применена для плазменного напыления порошком клапана Хабаровской ТЭЦ-1. Инновация ДВГУПС позволяет значительно расширить номенклатуру наплавляемых материалов и в 1,5–2 раза снизить стоимость продукции. Так что у технологии научной школы В.М. Макиенко действительно большое будущее.

Выделение еще одного направления в работе ученых ДВГУПС связано с завершением в 2000-х годах электрификации Транссибирской магистрали. Это позволило повысить скорость движения поездов, увеличить их массу, но возникли нюансы в эксплуатации — необходимо содержать в идеальном состоянии инфраструктуру электроснабжения и электроприводов. В этой сфере ведут исследования две научные школы ДВГУПС — под руководством Валерия Николаевича Ли (неразрушающий контроль элементов контактной сети и токоприемников в целях повышения качества токосъема) и Станислава Васильевича Власьевского (повышение энергетической эффективности электровозов переменного тока в режимах тяги и рекуперативного торможения).

Железная дорога — это сфера повышенной ответственности, потенциально опасная отрасль. Здесь, так же, как и в авиации или атомной энергетике, очень важен человеческий фактор. Нужно изучать поведение сотрудников железной дороги, чтобы знать, как помочь им работать в условиях повышенной ответственности. Такие исследования выполняются в ДВГУПС в рамках психологической школы.

Университет работает не только с филиалами ОАО «РЖД», но и с силовыми структурами, где важны психологическое состояние личности, мотивы поведения. Эти знания о человеческом потенциале — перспективная сфера науки.

Научные школы ДВГУПС славятся своими инновационными разработками. Например, для обеспечения безопасности движения поездов ученые университета предложили целый ряд разработок. Аспирант Яна Ковалева сконструировала автоматическую систему предупреждения о сходе снежных лавин на железнодорожный путь, аналогичную систему предупреждения об угрозе паводковых вод, угрожающих размывом железнодорожным путям. Причем данные сразу же предаются на станции, машинистам поездов и ремонтным бригадам — система раннего предупреждения. Эти проекты стали победителями молодежного конкурса инновационных проектов «Новое звено» ОАО «РЖД».

Большую перспективу имеет разработка профессора Светланы Мирзохановны Ждановой «Мобильная система диагностики состояния грунтов оснований, откосов и склонов железнодорожного полотна». Это диагностиче-

Устройство для защиты параллельных линий электропередачи завоевало серебряную медаль на Международной выставке-конгрессе «Высокие технологии, инновации, инвестиции» в Санкт-Петербурге.

ский комплект оборудования, который позволяет определить состояние полотна при вибродинамических нагрузках, которые создает проходящий поезд. Полотно имеет определенную динамику, особенно в весенний и осенний период, когда почва переувлажнена. Система состоит из специальных зондов с преобразователями температуры, влажности, давления, датчиков вибрации и смещения, приборного блока, мобильного персонального компьютера и системы автономного электропитания. Все это позволяет работать в полевых условиях, на месте исследовать и прогнозировать изменение состояния грунтов в зависимости от величины нагрузок и параметров внешней среды, выявлять эффективность реализуемых противодеформационных мероприятий.

На основе разработок С.М. Ждановой распоряжением ОАО «РЖД» утверждена и введена в действие Инструкция по содержанию земляного полотна железнодорожного пути на участке Хани — Тында — Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань Дальневосточной железной дороги.

Разработка «Автоматизированная система комплексного контроля прогнозирования и управления состоянием деформирующегося земляного полотна на основаниях из многолетнемерзлых грунтов Дальневосточной железной дороги» позволяет оценить состояние земляного полотна, устанавливает четкий критерий, при превышении которого объект считается деформирующимся по причине «оттаивания вечномерзлых грунтов» в условиях Северного широтного хода ДВЖД. Эта разработка уже внедрена на участке Тындинской дистанции пути (участок ПД-22, станция Бестужево).

ДВГУПС разрабатывает ресурсосберегающие технологии, которые применяются в строительстве, на транспорте, в энергетике. Например, технология защиты труб от промерзания, низкотемпературные технологии производства бетонных работ востребованы многими отраслями народного хозяйства.

Испытательный центр строительных материалов (руководитель — профессор Павел Станиславович Красовский) занимается изучением свойств материалов и дает рекомендации по их использованию.

Многофункциональную технологию сооружения конструкций из скальных пород с применением синтетических сетчатых конструкций «СЕТКОН» разработали тоже в университете. Она — альтернатива традиционному варианту усиления слабого грунта. На основе «СЕТКОНА» создаются фиксирующие насыпи и дренирующие прорези.

В 2007 году университет стал одним из победителей Всероссийского конкурса инновационных образовательных проектов вузов в рамках приоритетного национального проекта «Образование» и получил грант на реализацию Инновационной образовательной программы, предназначенной для развития и модернизации лабораторной и научно-исследовательской базы, повышения квалификации сотрудников. На эти цели было потрачено порядка 600 миллионов рублей.

Для разработки конструктивных решений используется современный мощный программный комплекс «FEM models» с геотехническим модулем «Thermoground». Комплекс позволяет решать задачи в том числе с аморфными средами.

Сортированный скальный грунт загружается механизированным способом в специальные синтетические сетчатые контейнеры. Конструкции монтируются из контейнеров стреловыми кранами или экскаваторами.

С помощью данной технологии стабилизируются оползневые склоны, усиливаются слабые оползни насыпей, расширяются площадки земляного полотна над трубами в стесненных условиях, восстанавливаются аварийные участки в экстремальных условиях. Технология используется при проведении берегоукрепительных мероприятий, а еще это быстрое строительство временных дорог на слабом основании.

Технологию усиления оснований дорожных одежд геосинтетическими материалами активно применяют в Хабаровске при расширении или, как говорят профессионалы, уширении дорог. С помощью «СЕТКОНА» уширили улицы Серышева, Запарина, реконструировали автодорогу по улице Пионерской, Восточному шоссе. Применили технологию и на Большом Уссурийском острове, на трассе «Колыма» — участок Якутск — Магадан, на Камчатке и Сахалине. Сейчас по разработкам ДВГУПС реконструируют улицу Краснореченскую. Кстати, гидроусиление дороги по технологии «СЕТКОН» на улице Запарина в Хабаровске в 2013 году прошло испытание крупномасштабным наводнением на Амуре. Разработке ученых была дана самая высокая оценка, и сегодня строительство и реконструкция аэродромов идет с применением новых технологий. Эти работы ведутся под руководством профессора Алексея Анатольевича Пиотровича.

Гидроусиление дороги по технологии «СЕТКОН»

Научные школы вуза

Куда приводят мосты и тоннели

Впечатляющий мост, соединяющий Хабаровск и Большой Уссурийский остров, легендарный Кузнецовский тоннель, суперобъекты к Олимпиаде в Сочи — все эти уникальные сооружения построены под руководством выпускника ДВГУПС Михаила Васильевича Гутникова, генерального директора мощной всероссийской организации ПАО «Стройтрест», и при научном сопровождении ученых нашего университета.

Раиса ПАЛЕЙ

Полина ЕРКОВИЧ, из архива ПАО «СТРОЙТРЕСТ»

Ежегодно в университете выполняются научно-практические изыскания от строительных компаний на сумму от 25 до 35 миллионов рублей. Главным образом, это исследования оснований и фундаментов в суровых климатических условиях, на вечномерзлых грунтах, научное сопровождение строительства мостов и тоннелей. Работали специалисты и на космодроме «Восточный», по научному обоснованию укладки знаменитого трубопровода ВСТО.

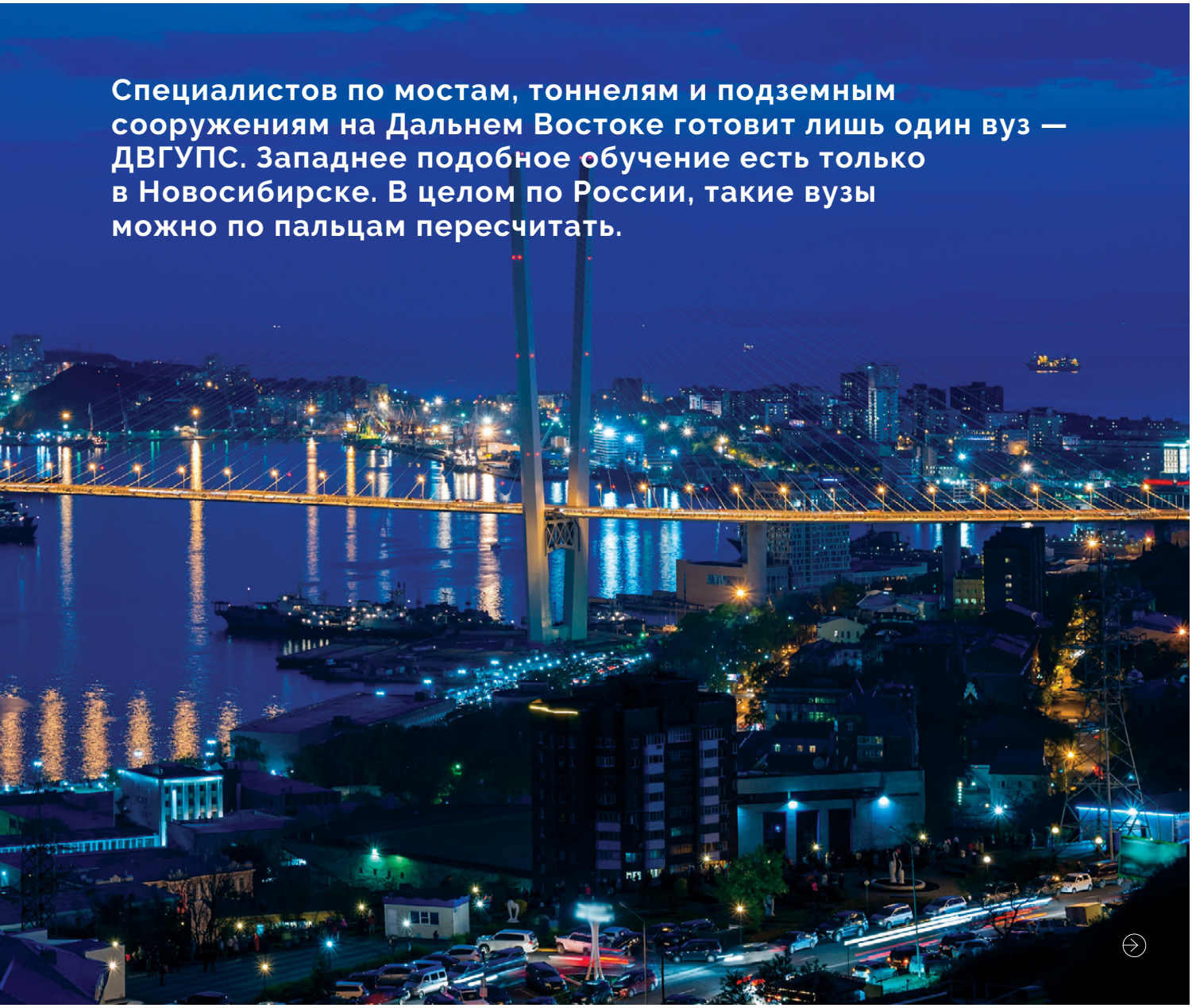
— Было бы, наверное, странно, если бы за научным сопровождением, экспертизой, испытаниями сооружаемых компанией объектов на Дальнем Востоке я как руководитель обратился бы не в родной вуз, не к профессорам, которые сделали меня строителем мостов и тоннелей, — говорит Михаил Гутников. — Тем более, что университет сегодня обладает самым современным оборудованием, позволяющим проводить строительную экспертизу и испытания.

Активное сотрудничество ДВГУПС и «Стройтреста» сложилось при строительстве знаменитого Кузнецовского тоннеля. Ученые вуза «вели» его от начала до конца — три года. Это было и научное сопровождение строительства тоннеля, и горно-экологический мониторинг.

Напомним, Кузнецовский тоннель — очень важный и знаковый объект для Хабаровского края. Он существенно повысил пропускную способность и иные характеристики железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, которая проходила через Кузнецовский перевал, была очень сложной, с большими уклонами, а потому имела низкую пропускную способность.

В девяностых годах было принято решение построить тоннель и обход перевала — внушительный — длиной 3920 метров. После того как Кузнецовский тоннель был построен, ДВГУПС занимался освидетельствованием самого тоннеля, транспортно-дренажной штольни, которая находится рядом с ним, мостами на подходах к тоннелю. Профессоры университета готовили технические заключения для

Специалистов по мостам, тоннелям и подземным сооружениям на Дальнем Востоке готовит лишь один вуз — ДВГУПС. Западнее подобное обучение есть только в Новосибирске. В целом по России, такие вузы можно по пальцам пересчитать.



40 выпусков

1000 инженеров

подготовил университет по специальности «Мосты и тоннели», выпускники работают в строительных организациях, проектных институтах всей России.

государственной комиссии на предмет сдачи этих объектов в постоянную эксплуатацию.

Теперь по этой линии мощные поезда обеспечивают поставку грузов в порты Ванино и Советская Гавань. Сопровождение строительства моста на Большой Уссурийский остров ДВГУПС вел по приглашению заказчика и подрядчика работ — СК «Мост-Восток», подразделения того же ПАО «Стройтрест».

Мост на Большой Уссурийский остров, напомним, строился по особой технологии. Его пролеты один за другим собирались на Большом Уссурийском острове и «надвигались» с одного берега на другой с помощью специальной роллерной конструкции. Принимались же на опоры с помощью не менее уникальной конструкции — аванбека. При надвижке пролеты, самый длинный из которых превышал 100 метров, естественно, испытывали деформацию (изгиб). В задачу специалистов университета входило контролировать напряжение, возникающее в элементах пролетного строения, и деформацию.

Максимальное напряжение составило более 1900 кг на квадратный сантиметр, что укладывалось в проектные значения. Надвижка прошла успешно, все вспомогательные конструкции были убраны, и 960 метров полотна пролетного строения плотно легло на опоры. Сегодня мост готов принять автобусы с туристами, грузы на остров и с него.

Сотрудничали мы с ДВГУПС также при строительстве моста через реку Бурея и небольших мостов, на которых мы выполняли реконструкцию на Транссибе и БАМ. Недавно сданные Кипарисовский и Облученский тоннели тоже выполнены при сотрудничестве с учеными вуза. Это

Выпускники-инженеры ДВГУПС сейчас работают на строительстве моста через Керченский пролив.

солидные по размерам и финансовым вложениям объекты.

Сегодня мы реализуем новый интересный крупный объект. Это строительство Байкальского тоннеля на БАМ длиной 6,7 км — второй по длине в России. В 2019 году должны его закончить.

Сотрудничать с вузом мы намерены и дальше. Это партнер «Стройтреста» на долгие годы. На Дальнем Востоке мы другие вузы не привлекаем.

Недавно вуз сдал работу для нижегородской фирмы «Гипрогазцентр». Ученые рассчитали несущую способность микротоннелей под железнодорожными путями диаметром 3-3,5 метра для прокладки трубопровода. Для «Силы Сибири» в районе Тынды рассчитали возможность прокладки трубы под железнодорожными путями.

Михаил Гутников

С любовью к альма-матер

В тогдашний ХабИИЖТ Михаил Гутников поступил в 1977 году, сразу после школы. Осознанно выбрал один из самых сложных факультетов, хотелось научиться этому удивительному делу — возведению уникальных красивых сооружений. Учебу вспоминает, как самое замечательное, романтичное время. Общежитие с комнатой на 9 человек, дружба, все студенческие традиции.

Особенно нравилась студенту Гутникову производственная практика. После первого курса на 45 дней все уезжали на Петропавловское озеро, где была геодезическая база. А после второго курса уже начались студенческие отряды. Сначала это был Биробиджан — строительство авторемонтного завода. Потом несколько поездок на линию Пивань — Совгавань. Там студенты ремонтировали участки пути, занимались мощением концов мостов, освоили бетонные работы.

Преподавателя Бориса Николаевича Смышляева и знания, которые он давал, Михаил Васильевич с благодарностью вспомнил, когда ПАО «Стройтрест» активно занялось строительством тоннелей.

Родной вуз будущий глава крупнейшей в России мостостроительной организации окончил в 1982 году с обычным синим дипломом. И с большим желанием работать по профессии. Особенно привлекли большие мосты. Так судьба и сложилась.

Естественно, в команду ОСК «Мост» Михаил Гутников привлек целый ряд выпускников ДВГУПС. Топ-менеджерами компании сегодня работают Владимир Воронцов, Андрей Чураков. Глава представительства «Стройтреста» на Дальнем Востоке Сергей Глушанин. Привлекают в компанию и нынешних выпускников вуза. Они обладают достаточными знаниями, чтобы строить современные сложные объекты.

На Дальнем Востоке выпускник ДВГУПС бывает часто. И никогда не упускает случая побывать в альма-матер, повстречаться с любимыми профессорами.

— В 2008-2009 годах мы много работали с университетом по вопросам реконструкции нашего знаменитого Амурского моста, — говорит главный инженер АО «Дальмостострой» Денис Николаевич Демин. — Инженерный корпус нашей организации, кстати, процентов на 50 укомплектован выпускниками ДВГУПС. Но в этой работе требовались профессионализм и испытательная база университета. Особенно плотно университет работал по второй очереди моста. Ученые занимались сопровождением самого строительства, испытаниями моста. Оснащали пролетные строения датчиками измерения напряжения в элементах, измерения деформации (прогибов и пр.), загоняли на мост груженый состав и снимали показания датчиков. Сравнивали теоретические и экспериментальные значения. Выдавали соответствующие заключения. А по окончании работ было подготовлено техническое заключение о возможности сдачи его в эксплуатацию.

Мост, как и все подобные сооружения, рассчитан на перспективные нагрузки. И действительно, согласно испытаниям ДВГУПС, может выдержать значительно больше, чем сейчас.

— Сотрудничали мы с университетом и при строительстве моста через бухту Золотой Рог. Его строил «Дальмостострой», — продолжает главный инженер. — На этом проекте университет работал с мощными фундаментами под пилоны моста. Там была своеобразная технология укладки. В ростверк фундамента в течение двух-трех дней надо было уложить 10,5 тысячи кубометров бетона.

Университет оснащен современным оборудованием и приборами. Геодезические, для измерения деформации, прогиба, для испытания мостов, определения напряжения. В арсенале тензометрические комплексы. Два комплекса германского производства, три российского. Очень хорошие геодезические приборы — тахиометры, нивелиры. Есть хороший георадар, позволяющий исследовать почву. Есть хороший мощный ультразвуковой томограф (1,5 миллиона рублей). Он позволяет просвечивать каменные, бетонные, железобетонные конструкции на глубину до 2,5 метра. Определяет наличие трещин, насыщение водой. Он «видит» арматуру, пустоты, полости, ослабления.

В свое время, когда вузы переходили на двухуровневую систему обучения, в ДВГУПС остался специалитет, где пять лет готовят инженеров путей сообщения, инженеров-мостовиков и тоннельщиков. Общая специальность называется «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей». В рамках этой специальности есть пять специализаций: строительство магистральных железных дорог, управление техническим состоянием железнодорожного пути, мосты, тоннели и метрополитен и строительство железных дорог промышленного транспорта.

Среди выпускников ДВГУПС:

Демин Денис Николаевич, главный инженер ОАО «Дальмостострой»

Лобов Алексей Вячеславович, генеральный директор проектно-изыскательского института «Дальгипротранс»

Максимцев Сергей Васильевич, начальник Дальневосточной дирекции инфраструктуры ДВЖД

Кабаргин Алексей Николаевич, и.о. зам. начальника службы пути ДВЖД

Степанов Сергей Владимирович, заместитель начальника ДКРС-Хабаровск—филиал ОАО «РЖД». ДКРС — дирекция капитального ремонта и строительства объектов железнодорожного транспорта на Востоке России. Заказчик РЖД по реконструкции всей инфраструктуры Дальневосточного региона

Нас заботила плотность бетона, а в университете есть современные точные сейсмоакустические методы оценки его характеристик. Ученые оперативно исследовали материалы и выдавали необходимую, очень точную информацию.

В 2003-2005 годах университет сделал большую работу для института «Желдорпроект». На Сахалине было принято решение реконструировать всю местную железную дорогу. Отдельные ее участки построены еще японцами в 20-е годы. «Желдорпроект» был генеральным проектировщиком реконструкции. И обратился в университет с предложением обследовать все сооружения на этой дороге. А их там около 600 единиц. Надо было оценить техническое состояние всех участков, их ремонтопригодность, просчитать всю грузоподъемность и дать рекомендации, что именно нужно сделать с этими мостами. Подобная работа проведена и по тоннелям. На это ушло порядка двух лет.

Масштабное обследование сооружений провели специалисты ДВГУПС в ЕАО. На Облученской дистанции пути обследованы Рачинский, Тормачуканский, Большой и Малый Казачий тоннели, Облученский тоннель. Выданы заключения. Одно из последних — по мосту в Забайкальском крае через реку Бурея, длиной около 500 метров.

По заданию ДКРС университет выполнил освидетельствование и испытание моста. Подготовил заключение для сдачи его в постоянную эксплуатацию.

Строительство

СМАРТ-технологии для «высокого напряжения»

Первый в 1966 г. студенческий отряд ХабИИЖТ назывался «Энергия»

Раиса ПАЛЕЙ Алексей СУВОРОВ, из архива ДВГУПС

Энергетика — отрасль особенная: технологии здесь развиваются быстрее, чем другие производственные ноу-хау. И это очевидно: суммарная масса оборудования растет год от года, требуя все больше энергоресурсов. При этом высшее руководство страны вопросы энергосбережения, разумной, экономной траты ресурсов ставит во главу угла. Будущий инженер-энергетик должен быть знаком с актуальными тенденциями в энергосфере, поэтому университет отслеживает и оперативно включает в учебную программу все новинки.

Наши партнеры:

Филиал ПАО «ФСК ЕЭС» — Магистральные электрические сети Востока

Филиал ПАО «ФСК ЕЭС» — Хабаровское ПМЭС

Дальневосточная дирекция по энергообеспечению СП «Трансэнерго» — филиал ОАО «РЖД»

Хабаровские электрические сети — филиал АО «ДРСК»

АО «Дальневосточная генерирующая компания»

Объединенное диспетчерское управление энергосистемами Востока — филиал ОАО «СО ЕЭС»

Региональное диспетчерское управление энергосистемой Хабаровского края и ЕАО — филиал ОАО «СО ЕЭС»

ООО «ЭнергоИмпульс+»

Хабаровскэнергосбыт — филиал ОАО «ДЭК»

ОАО «Хабаровская горэлектросеть»

Представительство Schneider Electric в ДФО

Например, IT-технологии в области энергетики — применение «СМАРТ-сетей», системы «СМАРТ-хоум» («умный дом»). Высокие компьютерные технологии активно используются в диспетчерских системах управления энергетикой и энергосистемами, в управлении производством, выработке электроэнергии. В результате эффективность управления повышается, а энергопотери снижаются. И выпускники ДВГУПС с подобными технологиями хорошо знакомы.

Другой современный тренд — диагностика оборудования прямо в процессе работы. На производстве применяются приборы, которые позволяют без остановки энергетического оборудования оценить его состояние. Естественно, что в ДВГУПС появились дисциплины, связанные с диагностикой, обслуживанием тестового оборудования. Студенты изучают современные приборы, учатся работать с ними во время лабораторных занятий.

Исследования по энергосбережению ученых университета взяты на вооружение ведущими предприятиями не только Хабаровского края. Выпускников Дальневосточного государственного университета путей сообщения работодатели ждут и порой переманивают друг у друга. А где учились топ-менеджеры энергетики региона? Правильно, в ДВГУПС.

16 сентября 2017 года ДВГУПС превратился в одну из площадок Всероссийского фестиваля «Вместе — ярче!», который проводит Министерство энергетики РФ. В стенах университета представили свое оборудование компании, работающие в области энергосбережения. Для школьников организовали мастер-классы по сборке двигателей, управлению роботами, использованию энергосберегающих приборов — тепловизоров, контроллеров света. Ученики смогли своими глазами увидеть, как теряется тепло или энергия. А преподаватели и производственники объясняли, почему это происходит и насколько важны энергосберегающие мероприятия для каждого из нас и страны в целом.

Генеральный директор «МЭС Востока» — выпускник электроэнергетического института ДВГУПС Сергей Владимирович Лобода. Его заместитель Андрей Владимирович Татаринков — той же «школы». Первый заместитель руководителя «Хабаровскэнергосбыта», филиала Дальневосточной энергетической компании, — выпускник «Железки» Денис Сергеевич Иванов. Так же, как и глава ООО «Энергоимпульс +» Владимир Владимирович Альбрант.

Еще один феномен отрасли — здесь можно быстро и достаточно легко сделать карьеру. Все просто. Во-первых, электроэнергетика — специальность универсальная и востребованная в разных отраслях экономики. Во-вторых, в вузе качественное теоретическое обучение. В-третьих, теория тесно связана с производством — вуз успешно сотрудничает с предприятиями, которые охотно принимают студентов на практику, участвуют в разработке и корректировке учебных программ.

КАК ВЫРАСТИ ДО РУКОВОДИТЕЛЯ

— Реальное знакомство с производством для меня началось с практики после второго курса на Хабаровской ТЭЦ-3, в Березовке, — рассказывает член Государственной экзаменационной комиссии по направлению подготовки «Электроэнергетика и электротехника»,

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ СЕТИ БУДУЩЕГО

Студенты-энергетики ДВГУПС работают над реальными проектами, которые можно внедрять в жизнь. Так, дипломная работа выпускника 2017 года Иссы Чирагова посвящена «интеллектуальным сетям» — технологии, которую применяют энергетики по всему миру.

Суть разработки заключается в построении физической модели системы электроснабжения. Учет взаимодействия элементов тяговой сети и токораспределения в ней позволяет оценить работу перспективного разрабатываемого оборудования интеллектуальных сетей.

Выпускник уверен, что благодаря этой разработке станет возможным внедрение элементов интеллектуальных сетей на производстве. Исса не скрывает, что опыт он перенял из «большой электроэнергетики», где давно существует проблема перетоков мощности, и для регулирования напряжения в узлах энергосистемы уже используют такие сети. Но именно на железнодорожном транспорте подобные системы широкого применения пока не нашли.

Выпускник 2017 года Игорь Шилин разрабатывал методику по оценке несущей способности опор в слабых грунтах и искал решения по усилению грунтов. В дипломе Игорь предлагал инъецировать в землю вокруг опор специальный химсостав — композицию, которая будет скреплять грунт вокруг опоры, как каркас. Молодой специалист просчитал, что такая конструкция может выдержать около сотни циклов замораживания без каких-либо негативных последствий.

Иван Музыка в своей дипломной работе анализировал условия «функционирования защиты от однофазных замыканий на землю». После защиты Иван уехал работать по целевому направлению на Тындинскую дистанцию электроснабжения Дальневосточной железной дороги ОАО «РЖД». Результаты его работы были настолько интересны и оригинальны, что впоследствии запатентовано «Устройство для защиты линий с изолированной нейтралью (патент на полезную модель № 168130)».

Отдельная страница студенческой жизни — научное общество студентов-энергетиков. Особая гордость университета — команда преподавателей и студентов, последние годы удерживающих первое командное место во Всероссийской олимпиаде по теоретическим основам электротехники.

Сергей Валерьевич Матющенко

начальник отдела организационного и процессного проектирования АО «Дальневосточная генерирующая компания» Сергей Валерьевич Матющенко. — Того, что увидел и освоил на этой практике, хватило до конца учебы. У меня была возможность все потрогать, посмотреть, пообщаться с персоналом электроцеха ТЭЦ-3. У нас был курс «Общая теплотехника», он давал хорошее представление об электростанции как о процессе. Но именно на практике я все это увидел вживую. Еще четыре года учебы этот опыт облегчал восприятие новых теоретических знаний.

Сегодня Сергей Валерьевич, помимо основной работы в АО «ДГК», преподает в родном университете.

— Студентам на занятиях даю то, что необходимо в реальной производственной деятельности. И в университете в целом я вижу сейчас тесную связь между практикой и теорией, производством и вузом. Это очень важно, потому что в энергетике должна быть постоянная ответственность, психологическая готовность к неожиданностям, нестандартным ситуациям, — подчеркивает Сергей Матющенко. — Студенты, соприкасаясь с производством, уже к третьему-четвертому курсам вырастают в ответственных специалистов.

Большинство студентов-энергетиков идут работать на Дальневосточную железную дорогу, это главный «потребитель кадров». Кроме того, выстроена договорная работа с ведущими компаниями Дальнего Востока. Причем с каждой из них университет сотрудничает по отдельной программе практического и теоретического обучения. Так работают с Магистральными электрическими сетями Востока — филиалом ПАО «ФСК ЕЭС», «Хабаровскими электрическими сетями» — филиалом ДРСК, с «Дальневосточной генерирующей компанией», с «Хабаровскэнергосбытом» — филиалом «ДЭК». Выпускники нужны крупнейшим системным энергооператорам — «ОДУ Востока» и «Хабаровскому региональному диспетчерскому управлению». Ждут их и на коммерческих предприятиях, производящих энергооборудование, например, хабаровские «Энергоимпульс+» и «Таврида электрик».

Три года подряд, с 2013 по 2015, команда студентов-электроэнергетиков занимает первое командное место во Всероссийской олимпиаде по теоретическим основам электротехники.

В университете существует центр трансфера технологий «ДВГУПС — Schneider Electric». Открыта лаборатория, оснащенная самым современным оборудованием компании Schneider Electric, применяемым для решения задач в области энергоэффективности.

Константин Гертурович Плесовских

ПОСЛЕ ЭКЗАМЕНА — НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ

Половина членов ГЭК по специальности «Системы обеспечения движения поездов» специализация «Электроснабжение железных дорог» — представители предприятий-партнеров университета. У каждого свой электроэнергетический профиль. Но общая цель — найти, обучить вместе с вузом и принять на работу теоретически и практически грамотного молодого специалиста.

Наша дирекция в этом году собирается взять на преддипломную практику 20 студентов с последующим предоставлением рабочих мест, — говорит председатель комиссии, начальник Дальневосточной дирекции по энергообеспечению СП «Трансэнерго» филиала ОАО «РЖД» Константин Гертурович Плесовских. — Каждый студент будет закреплен в конкретном цехе за конкретным руководителем-наставником, всерьез познакомится с работой подразделения. После практики его задача — осмысленно написать дипломную работу.

Это уже не первый опыт такого сотрудничества вуза и предприятия. В 2017 году все 27 человек представляли комиссии реальные дипломные работы по темам, сформулированным производственниками.

Мы выслали телеграммы во все дистанции электроснабжения нашей дирекции и попросили главных инженеров сформулировать проблемные вопросы их подразделений в виде тем дипломных работ, — говорит Константин Гертурович. — Студенты из полученного в результате списка сами выбирали тему. Затем вуз направил их к нам на преддипломную практику, а мы распределили студентов по подразделениям, согласно выбранным темам.

Работы студентов оказались настолько интересны, что по итогам защиты мы рекомендовали им и «патронажным» подразделениям применить результаты исследований в производстве. Часть выпускников мы рекомендовали для поступления в аспирантуру вуза, потому что заинтересованы в их профессиональном развитии. Сейчас наше предприятие снова формулирует темы для будущих дипломных проектов.

С 2005 года вуз заключает целевые договоры с предприятиями-партнерами. Предприятия находят школьников, которые хотят работать в электроэнергетике, заключают с ними целевой договор, затем учат по направлению предприятия. Многие «целевики» — из династий железнодорожников и энергетиков.

Топливно-энергетический комплекс

«Высокая кухня» железнодорожной экономики

Марина СЕМЧЕНКО, Раиса ПАЛЕЙ

Пресс-служба РЖД и ДВГУПС

Первое, что сделал заместитель начальника Дальневосточной железной дороги по экономике, финансам и корпоративной координации Геннадий Михайлович Нестерук в нашем разговоре, — это указал мне на неточность: я позвонила на 4 минуты раньше назначенного времени. На железной дороге точность была и остается в особом приоритете — касается ли это вопросов движения составов самого разного назначения или той сферы, которой сегодня руководит мой собеседник.

По жесткому графику идут не только пассажирские, но и грузовые поезда. Время — деньги: клиенты готовы дополнительно платить за «грузовой экспресс». Кстати, ДВЖД одной из первых внедрила расписание грузовых поездов и тем более контейнерных или так называемых «холодных» поездов, которыми доставляется рыба из Приморья на запад страны. Это экономика.

— Экономику железной дороги можно сравнить с «высокой кухней» фешенебельного ресторана — до того она разнообразна, — говорит Геннадий Михайлович. — Она включает в себя все — от элементарных расчетов и калькуляции до финансирования огромных проектов и взаимоотношений с банками, работой со страховыми компаниями. Железная дорога сегодня на правах кураторства и координации работы подразделений экономически связывает все региональные дирекции, всю вертикаль, выстроенную в РЖД.

Продолжая сравнение Нестерука, уподобляю его самого шеф-повару этой «кухни»: вряд ли это дело руководителя — лично заглядывать в каждый ее уголок и «кастрюльку». Геннадий Михайлович согласен: для этого в его распоряжении есть масса эффективных инструментов. К примеру, нашей беседе предшествовало заседание балансовой комиссии дирекции по управлению терминально-складским комплексом, впереди — заседание комиссии по дирекции инфраструктуры, включающей в себя путевой комплекс, дистанции сигнализации и связи, вагонное хозяйство. Кроме того, в распоряжении Нестерука — полная отчетность любой региональной дирекции, результаты работы ценовой комиссии и ряд других возможностей, позволяющих хорошо владеть ситуацией.

Геннадий Михайлович Нестерук окончил ХабИИЖТ (так тогда назывался вуз) по двум специальностям. Первой — «Локомотивы и локомотивное хозяйство» — он отдал более 20 лет. Вторую, «Экономика и управление на предприятии», получил позже. Когда руководство дороги направило его на экономику в локомотивный комплекс, а затем на должность заместителя начальника дороги по локомотивному и вагонному хозяйству, знания и опыт работы по первой специальности очень пригодились и помогают по сей день. Экономистов в ХабИИЖТ начали готовить задолго до того бума, когда дипломы с обозначением этой специальности стали выдавать практически все вузы. Но сила экономической (как, впрочем, и любой другой) школы «Железки» — в том, что она имеет плотную привязку к реальной жизни железной дороги. Практика, которую проходят студенты на предприятиях ДВЖД, — это не какая-то абстракция. Сам Нестерук благодаря ей многое попробовал, к примеру, и слесарное дело в локомотивном депо в Комсомольске-на-Амуре, и плотное «знакомство» с вождением поездов в Хабаровске.

Финансисты путей сообщения

Экономику железной дороги можно сравнить с… «высокой кухней» фешенебельного ресторана — до того она разнообразна.

Выпускница Дальневосточного государственного университета путей сообщения Татьяна Кириллова возглавляет службу экономики и финансов всей Дальневосточной железной дороги.

— И дипломы мы писали совершенно реальные! — вспоминает Геннадий Михайлович. — Да и сегодня при защитах выпускников (я возглавляю государственную комиссию по специальности «Экономика») отмечаю: больше половины дипломников выполняют проекты на базе работы предприятий железной дороги.

По мнению Геннадия Михайловича, связь железной дороги со своим профильным вузом может быть еще более тесной: сегодня, как никогда, нужны специалисты самого высокого класса, и времени на то, пока молодой специалист раскачается и вникнет в суть происходящего в сложном и постоянно развивающемся железнодорожном организме, попросту нет.

— В этом смысле многое зависит и от самих молодых людей: на работу в системе РЖД надо настраиваться с первого дня учебы, благодарно брать все, что дает ДВГУПС, заниматься самообразованием, — говорит он. — Хорошо, что ребята сегодня все лучше это осознают и к окончанию вуза уже имеют ценнейший опыт. Их уровень все выше с каждым годом.

Сам Геннадий Нестерук ни на минуту не пожалел, что окончил «Железку», и желает родному вузу в дальнейшем плодотворного развития и самых высоких рейтингов. Выпускник ДВГУПС — всегда звучит престижно и гордо!

Экономика, управление, бизнес

Начальник службы экономики и финансов ДВЖД Татьяна Владимировна Кириллова — тоже выпускница института экономики ДВГУПС, его краснодипломница. Она планирует объемы работы Дальневосточной железной дороги, в том числе такой ключевой показатель, как грузооборот, который в течение ряда лет растет достаточно высокими темпами. Она же формирует финансовый план всей Дальневосточной железной дороги, непосредственно проводит финансирование, контролирует выплату зарплаты, всех эксплуатационных платежей. В общем, следит за тем, чтобы у всех структур было достаточное финансирование, чтобы весь «полигон» работал, как должно — четко, слаженно выполнял свои задачи, чтобы финансирования хватало и на безопасность, и на выполнение всех стандартов, лежащих в основе работы железной дороги.

На свою сложную масштабную должность Татьяна Владимировна пришла с опытом работы в низовых звеньях, линейных предприятиях ДВЖД. Но основой для всей этой многогранной работы был, конечно, институт, входящий в структуру университета путей сообщения.

Университет дал мне знания достаточные, чтобы начать работать по своей специальности «Бухгалтерский учет и анализ хозяйственной деятельности», — говорит Татьяна Кириллова. — У нас были замечательные преподаватели — заведующая кафедрой «Экономика транспорта» Татьяна Мефодиевна Войтенкова, преподаватель по бухгалтерскому учету Серафима Павловна Качалова, Татьяна Михайловна Кортелева, Любовь Афанасьевна Смиренина и многие другие. Но в то же время университет давал и инженерные знания, полное представление о том, как работают все подразделения железнодорожного «полигона».А еще университет сформировал во мне настоящего железнодорожника — дисциплинированного, ответственного, точного, мобильного, умеющего молниеносно реагировать на изменение ситуации, готового работать в любое время суток. Этому студентов ДВГУПС учат с первого курса — работать в любом, самом жестком режиме.

В целом выпускники института экономики и финансов ДВГУПС успешно интегрируются не только в подразделения железной дороги, но и в банковскую, страховую сферу, на предприятия иных секторов экономики. Спектр знаний и методология преподавания в институте позволяют войти практически в любую сферу деятельности.

Татьяна Владимировна уже не первый год возглавляет государственную экзаменационную комиссию на кафедре «Финансы и бухгалтерский учет». Татьяна Владимировна очень порадовалась диплому одной из выпускниц, который содержит интереснейшие предложения для ДВЖД. Дипломы такого уровня на ДВЖД, что называется, берут на особую заметку. С ними работают «по-взрослому». Многие выпускники института экономики защищают дипломные работы непосредственно в стенах здания ДВЖД, в зале, полном специалистов управления дороги самого высокого ранга.

И темы дипломов зачастую исходят от дороги — студенту предлагается решить ту или иную реальную задачу. С «живыми» данными. Нередко железная дорога предлагает аспирантам ДВГУПС темы и для кандидатских или докторских диссертаций.

Алиса в Стране IT-чудес

В Атласе профессий будущего «Сколково» можно найти десятки профессий, навыки к которым уже сегодня закладываются на занятиях у преподавателей ДВГУПС.

Марина ЛИТВИНОВА

Алексей СУВОРОВ, из архива ДВГУПС

Здесь изучают и разрабатывают элементы интеллектуальных транспортных систем, учат создавать макеты различных объектов и их прототипы при помощи 3D-печати, разбираются в интернет-валюте, воспитывают архитекторов виртуальных миров. Школьники, попав в эту творческую среду, начинают придумывать интересные приложения для сотовых телефонов, творят свои компьютерные Вселенные и штампуют на 3D-принтере кофе-машины и карманные водонапорные башни.

Здесь действует правило Алисы в Стране чудес из сказки Кэрролла — бежать со всех ног, чтобы остаться на месте, а чтобы куда-то попасть, бежать вдвое быстрее. Каждое новое изобретение, каждый новый проект вызывает интерес, и каждая конференция, конкурс или чемпионат в области IT-технологий — это еще один вызов для сотрудников вуза.

WORLDSKILLS — ВРЕМЯ ПЕРВЫХ

Четыре года назад в Хабаровске впервые провели региональный чемпионат профессионального мастерства WorldSkills Russia. Движение повлияло на всю систему профессионального образования в России. Сейчас под стандарты чемпионата перестраивается не только учебная программа, но и выпускные квалификационные экзамены.

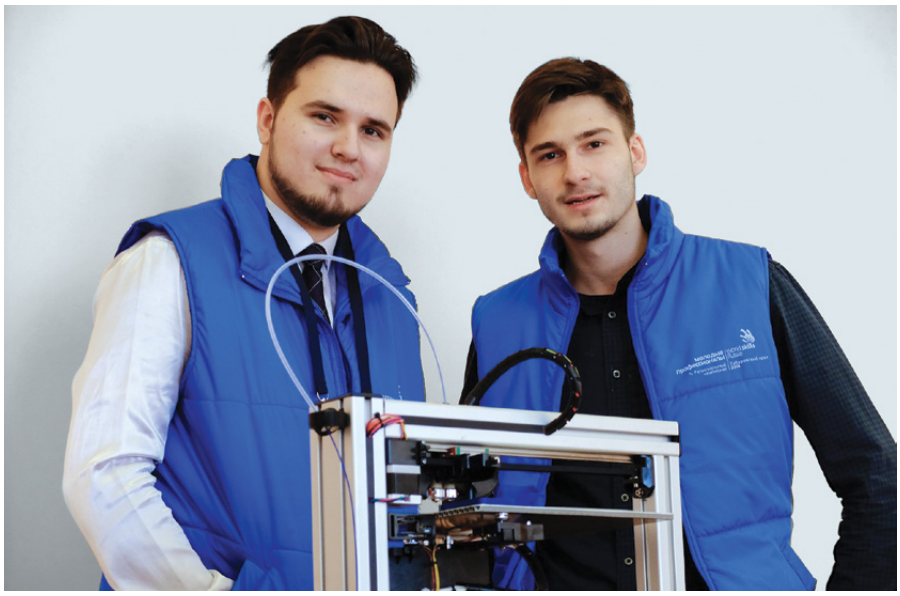
Но на первом чемпионате участников было немного. ДВГУПС с азартом включился в работу, представив сразу трех участников в номинации «Инженерный дизайн CAD» — Владлена Сурица, Алексея Усманова и Владимира Дворникова.

— Каждый год мы участвовали в олимпиадах по компьютерной графике во Владивостоке, — вспоминает Владлен Суриц. — Но задания на WorldSkills оказались намного интереснее, объемнее, качественнее. Здесь надо было применить свои знания в области САПР, создав по чертежам трехмерные модели деталей и собрав их в сборку.

Владлен Суриц признается, что поначалу думал только об одном — как бы не занять последнее место. В итоге он занял первое, причем не только в крае, но и по России, победив на чемпионате в Казани.

С тех пор ДВГУПС никому не отдает пальму первенства в этой компетенции. Когда Владлен Суриц перешел за стол экспертов, на «арену» вышел Алексей Усманов, который занял второе место в национальном чемпионате в Краснодаре в 2016 году. В том же году лидировал Дмитрий Казначеев, а экспертом выступил уже Алексей Усманов. Вуз стал первопроходцем в компетенции «Прототипирование». В прошлом году на IV региональном чемпионате WorldSkills Russia первое место занял студент ДВГУПС Александр Димов, экспертом и тренером которого выступил преподаватель Александр Холодилов.

Всего же за эти годы ДВГУПС «отметился» в шести номинациях чемпионата WorldSkills, и везде его студенты занимали призовые места.



Александр Холодилов (слева) и **Александр Димов** могут напечатать на 3D-принтере все, что угодно — от кофе-машины до бюста первого космонавта

НАШТАМПУЕМ, БУДЕМ ЖИТЬ!

Ученые предсказывают, что в 2022 году появится первый автомобиль, напечатанный на 3D-принтере, а еще через два года произойдет трансплантация первой 3D-печени.

Мир, в котором для каждой вещи можно создать прототип, кажется научной фантастикой. Но уже сейчас в ДВГУПС создана лаборатория, где можно поучиться работать на 3D-принтере.

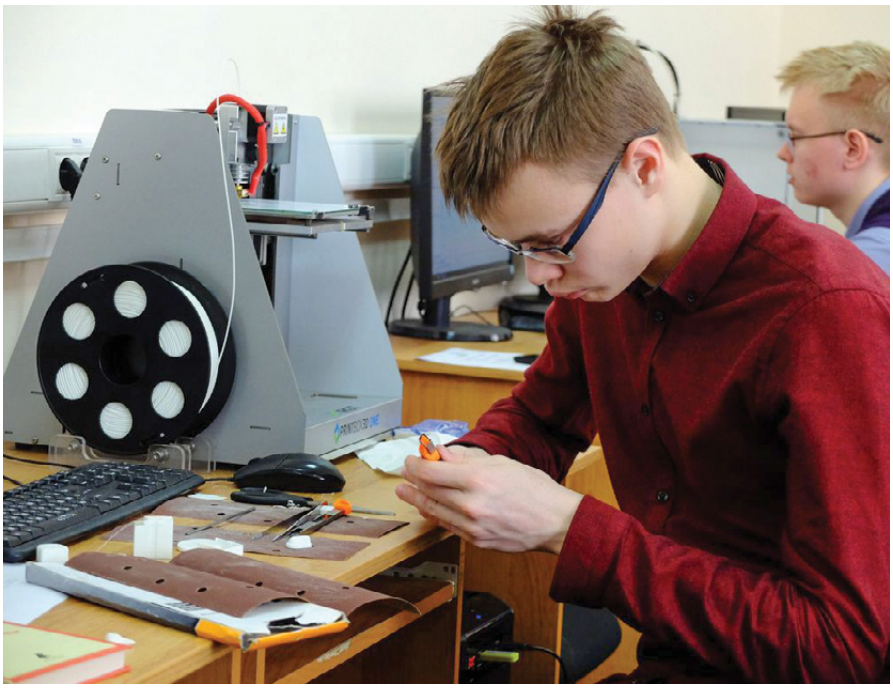
— Когда в университете появился первый 3D-принтер, мне стало интересно, можно ли поменять параметры во время печати, — рассказывает Александр Холодилов. — Вместе с Владленом Сурицем мы создали программу, которая помогает динамически менять заданную толщину слоя печати, благодаря этому можно сделать работу принтера более эффективной, уменьшив расход пластика, времени и, соответственно, денежных затрат. В масштабах производства, думаю, экономия будет ощутимой. Этому посвящена моя диссертация, а прототип системы мы представим на форуме «Молодые специалисты транспортной отрасли».

Появился сначала студенческий кружок, а затем начали учить и школьников. Наконец, провели целый чемпионат Junior Skills по двум компетенциям — «3D-прототипирование» и «Инженерный дизайн CAD».

Преподаватели и студенты также ведут занятия на тематических сменах в Центре дополнительного образования «Созвездие», учат школьников работать в современных комплексах трехмерного моделирования, таких как Компас 3D и Autodesk 3dsMax, рассказывают о современных концепциях проектирования деталей и конструкций.

И эти школьники потом становятся студентами ДВГУПС. Есть еще один проект, где преподаватели вуза учат детей основам IT-технологий, создавая самые популярные сегодня вещи — приложения для сотовых телефонов и придумывая компьютерные игры.

Победы студентов на профессиональных чемпионатах



ПОЛЕТАТЬ ВМЕСТЕ С АТОМАМИ

Представьте себе такие очки, надев которые вы могли бы увидеть электрический ток. Как будто стали героем мультфильма, где можно побегать взапуски с ионами, поболтать с электронами и полетать с атомами.

Такие очки изобрел хабаровчанин Андрей Андрющенко, когда учился в школе. С этим проектом Андрей победил во Всероссийском конкурсе мобильных приложений и представлял его на фестивале науки «NAUKA 0+». Сейчас очки используются на уроках физики в одной из московских школ, и у них, судя по всему, большое будущее, как и у их автора Андрея Андрющенко.

Мобильное приложение, которое помогает в игровой форме знакомиться с законами физики, Андрей создал как выпускной проект хабаровской «IT-школы SAMSUNG». Школа открылась три года назад в Математическом лицее и была на тот момент среди первых в России. Занятия вели преподаватели кафедры Вычислительной техники и компьютерной графики.

— Курс состоит из шести модулей, посвященных как программированию на языке Java, так и разработке web-страниц, приложений для планшетных компьютеров и телефонов, информационной безопасности.

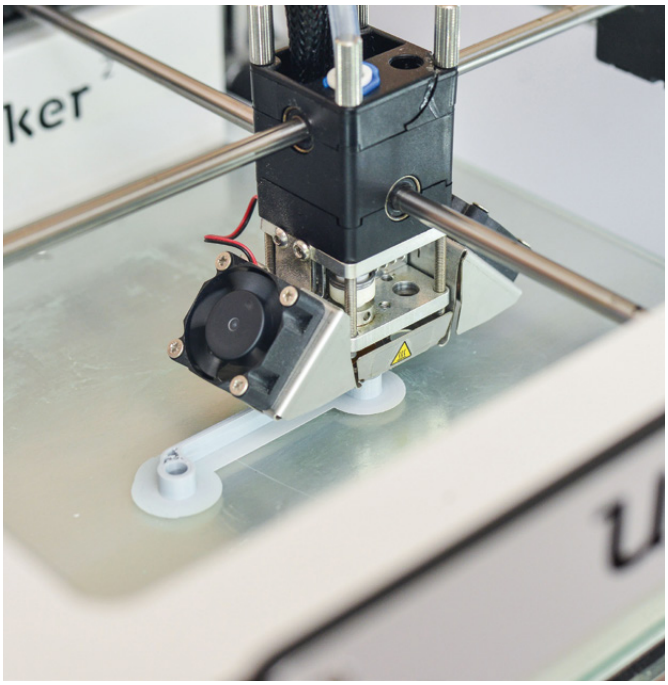
В школе было уже три выпуска и несколько «звездных» проектов, а еще после окончания курса ребята знают, кем хотят быть, поступая в Дальневосточный государственный университет путей сообщения.

Ярослав Офицеров, инженер-проектировщик компании «ЛАНИТ-ПАРТНЕР», выпускник 2014 года:

— Всеми своими успехами я обязан вузу! Помог этому широкий набор преподаваемых дисциплин: от фундаментальных — физики/механики/ высшей математики до более прикладных и современных — электротехники, компьютерной графики, систем связи и телекоммуникаций и различных разделов программирования. В преподавании в университете используются и традиционные, классические подходы, и инновационные. Поэтому даже сложные вещи легко понять. В 2012 году первую производственную практику я проходил в компании «ЛАНИТ-ПАРТНЕР», по окончании которой остался там работать на полставки. На пятом курсе на преддипломной практике уже полноценно работал в качестве инженера-проектировщика слаботочных сетей и систем связи. Многие выпускники, как и я, выбрали приглянувшуюся область из преподаваемых дисциплин и успешно связали ее с дальнейшей работой. Ведь самое главное, что дает инженерное образование — это умение учиться, обрабатывать разнообразную техническую информацию и принимать верные и точные решения.

ЭВМ доцента Фишера

Благодаря первому ректору Валентину Дмитренко в вузе появилась первая электронно-вычислительная машина — ЭВМ. Судя по архивным документам, ХабИИЖТ стал первым вузом на Дальнем Востоке, где в 1962 году была организована лаборатория электронной техники. Причем студенты буквально на месте учились работать с компьютером и одновременно программировать. Ребята пропадали в лаборатории сутками. Так в вузе и вообще на Дальнем Востоке появились первые айтишники. В те времена в вузе работали два очень уважаемых преподавателя — доцент Э.Г. Фишер и доцент Ю.И. Бармин. Буквально в один и тот же день на их лекциях можно было услышать совершенно противоположные тезисы. Фишер считал кибернетику лженаукой, запрещал студентам даже обсуждать эту тему. И буквально в соседней аудитории Бармин диктовал студентам: «Кибернетика — наука будущего». Говорят, что Фишер, отстаивая свою антикибернетическую позицию, так ни разу и не зашел в вузовскую лабораторию ЭВМ.



Владлен Суриц, руководитель СКБ ДВГУПС:

— В студенческое конструкторское бюро я попал после победы на чемпионате WorldSkills. В то время руководитель СКБ Иван Доронин работал над прибором, генерирующим фемтосекундные импульсы. Для такого прибора нужны были специальные платы и корпуса, защищающие их от помех. Иван Сергеевич изготавливал платы сам в лаборатории СКБ, а корпуса заказывал на предприятии, которое имело фрезерные станки. В этом случае нужны чертежи, оформленные по ГОСТам. Здесь пригодились мои знания по созданию трехмерных моделей и чертежей. Я справился со своей работой, и мы быстро довели ее до производственного образца. Когда все было готово, прибор заработал как было задумано.

К ЦЕНТРУ ЗЕМЛИ — НА ОДНОМ МАСТЕРСТВЕ

В наше время можно путешествовать куда угодно, но только студент ДВГУПС Николай Кычаков придумал самый необычный тур — к центру Земли. И начал с сайта, где рассказал, как пассажиры отправятся в путь на пилотируемом корабле, какие экскурсии их ожидают и во сколько им это обойдется. В итоге сайт занял первое место на IX международной олимпиаде в сфере информационных технологий «IT-ПЛАНЕТА 2015/16», а ДВГУПС получил звание лучшего учреждения высшего образования по ДФО и абсолютного чемпиона «IT-ПЛАНЕТА».

Конечно, Николай Кычаков не собирался везти туристов к центру Земли. Его задачей было создать самый привлекательный сайт на самую необычную тему. Задания для олимпиады придумывают российские и международные лидеры IT-рынка. Они ищут и находят своих будущих сотрудников, тестируя их на трудных задачках, которые невозможно скопировать в Интернете. А для участников это отличный шанс поработать в ведущих компаниях, пообщаться с лучшими специалистами в своей области, обменяться опытом и, конечно, получить хорошую работу.

Студенты университета Алексей Шайхалеев и Василий Торопов заняли призовые места в номинации «Программирование JAVA» и «Мультимодельная СУБД InterSystems Cache и BI DeepSee». Больше всего побед у Николая Кычакова, который имеет в «копилке» достижений два «серебра», одну «бронзу» и одно «золото».

Из 10 олимпиад «IT-планета» студенты ДВГУПС:

7 участий | **5** побед

Высокие технологии

Студенческое научное общество

Институт военного обучения:

Здесь учат защищать Отечество

В институте военного обучения ДВГУПС воспитывают настоящих патриотов, людей с твердой волей и сознательной дисциплиной. Здесь дают присягу — защищать Отечество, учатся владеть огнестрельным оружием и обращаться с военной техникой. И, конечно, гордятся своими выпускниками.

Мария СМИРНОВА
Алексей Суворов, Мария ДЖУС

После сокращения военных кафедр в гражданских вузах России ДВГУПС остался одним из немногих на Дальнем Востоке и единственным в Хабаровске, кому удалось не просто сохранить, но и развивать военное образование.

В структуре института два крупных подразделения. На факультете военного обучения ведется подготовка солдат, сержантов и офицеров запаса.

Учебный военный центр (УВЦ) готовит студентов для прохождения ими после окончания ДВГУПС военной службы по контракту в Вооруженных силах Российской Федерации на воинских должностях, подлежащих замещению офицерами.

В институте ВО обучается порядка 1200 курсантов. Хотя желающих всегда гораздо больше. Их зачисляют после окончания второго курса основного института на основе среднего балла в зачетной книжке и справки о состоянии здоровья.

Обучение военных специалистов запаса ведется на двух кафедрах. На кафедре «Военные сообщения» студентов готовят по военно-учетным специальностям, связанным с организацией военных сообщений и воинских перевозок железнодорожным и воздушным транспортом.

Дальневосточный государственный университет путей сообщения выпускает военных инженеров — специалистов по восстановлению и строительству железнодорожных путей, по механизации строительных и восстановительных работ, по автоматике, телемеханике и связи. По сути, студенты получают военные специальности. А учебной базе института может позавидовать любая «учебка» Министерства обороны. Есть все основные образцы техники и приборы военной защиты.

Александр Александрович Коломейчук, полковник, кавалер ордена Красной Звезды, выпускник ДВГУПС:

— Молодые люди не только проходят военную подготовку, но и успешно осваивают многие навыки, необходимые настоящим мужчинам! У каждого выпускника есть не только хорошая гражданская специальность, но и возможность реализоваться в Вооруженных силах Российской Федерации — это уникальная возможность, которая в Хабаровске есть только в Дальневосточном государственном университете путей сообщения.

СПЕЦИАЛЬНОСТИ: И ГРАЖДАНСКАЯ, И ВОЕННАЯ

Владимир БУДАНОВ, начальник производственно-технического отдела путевой машинной станции № 186 ст. Корфовская, выпускник ДВГУПС, золотой медалист, Потанинский стипендиат, призер фестиваля «Студенческая весна»:

— А вы знаете, что в прежние годы железная дорога имела прямое отношение к военной структуре? Оттуда и вся система приказов, жесткая дисциплина и полный порядок в любом деле! Я учился в то время, когда только сформировался учебный военный центр и был создан институт военного обучения. Занятия по военной подготовке тогда начинались с первого курса. Так что, в отличие от службы в армии, мы осваивали военное дело на протяжении пяти лет. Военный день, который и сейчас проводится раз в неделю, мы не просто ждали, а готовились к нему! Форма должна быть в полном порядке, воротничок подшит. Это проверялось, как в армии. Были у нас и строевая подготовка, и изучение специальных военных дисциплин.
Каждый такой день начинается с построения, на котором курсанты торжественно поют гимн России. Такие минуты запоминаются, поверьте, на всю жизнь и меняют отношение к ней, самому себе и всему, что происходит вокруг.
До сих пор вспоминаю учебный сбор в гарнизоне, после которого проводилась войсковая стажировка в роте с солдатами, проходящими срочную службу. Мы окунулись в настоящую военную жизнь!

Роман ГРЕКОВ, начальник управления кадров Восточного военного округа, полковник:

— Сегодня военная подготовка в гражданских вузах является важным элементом системы подготовки запаса Вооруженных сил. Это одно из важнейших условий поддержания обороноспособности государства. В рамках реформы военного образования 2008-2009 годов в ДВГУПС создан институт военного обучения, включивший в себя учебный военный центр и факультет военного обучения. Нынешняя структура этого факультета позволяет готовить солдат, сержантов и офицеров запаса для Министерства обороны РФ. А учебный военный центр стал новой формой подготовки граждан для прохождения военной службы по контракту на воинских должностях, подлежащих замещению офицерами в железнодорожных войсках и службе военных сообщений. Главная ценность любого образовательного учреждения — его научно-педагогический коллектив. Глубоко уверен, что и в дальнейшем вы будете достойно продолжать и приумножать славные традиции ветеранов учебного заведения, тех людей, которые посвятили свою трудовую жизнь самоотверженной работе в вузе — успешно решать задачи по подготовке специалистов, в том числе для Восточного военного округа. Желаю вам весомых успехов в учебе и в службе, достижения новых высот в овладении военными специальностями, повышении мастерства, укреплении дисциплины и правопорядка!

Например, специальный класс оборудован техникой для восстановления железнодорожных коммуникаций и контактных сетей после военных действий. Здесь прямо погружаешься в атмосферу боевых действий на железной дороге: фрагмент пути, разрушенный бомбардировкой, лежащий в гравии, рядом — инструменты для восстановления.

В классе радиационно-химической разведки полный комплект боеприпасов и мин, средств разминирования, которые широко применяются в войсках...

Еще более серьезная практика проходит во время военных сборов на четырех гарнизонах войсковых частей: мостовики делают искусственные сооружения, механики обслуживают действующую военную технику длительного хранения, офицеры военных сообщений разъезжаются по комендатурам.

Ежегодным праздником в институте становится проведение спортивных эстафет, приуроченных ко Дню Победы, во время которых курсанты соревнуются в беге, стрельбе, сборке оружия, оказании первой медицинской помощи. Стадион ДВГУПС ненадолго превращается в военную часть. Сам вуз пропитывается военным духом. Все как в армии: палатки, полевая кухня, беспрекословное выполнение приказов.

Не случайно в 2015 г. Управление Железнодорожных войск Восточного военного округа вручило университету штандарт Железнодорожных войск. ДВГУПС за все годы работы подготовил, помимо гражданских специалистов, большое число кадровых офицеров для Железнодорожных войск, ставших гордостью Вооруженных сил РФ.

Безопасность

ДВГУПС: расширяя границы

Мы живем в удивительную эпоху: люди и страны становятся ближе, границы открываются. Мечта о безграничном мире воплощается в реальность. Сегодня у нас есть возможность сотрудничать с зарубежными странами, и они, в свою очередь, рады стать нашими партнерами. Естественно, один из ведущих вузов нашего региона — Дальневосточный государственный университет путей сообщения — не стоит в стороне от мировых интеграционных процессов и может с гордостью рассказать о своих международных проектах.

Мария ИВАНОВА,
Семен ХОЗИН
Алексей СУВОРОВ,
Полина ЕРКОВИЧ

МЫ ВМЕСТЕ

Одно из основных направлений работы университета — участие в международных ассоциациях. Членство в подобных объединениях позволяет вузу включаться в международную деятельность в сфере науки и образования, позволяет наладить контакты с новыми партнерами, получить доступ ко всем образовательным ресурсам вузов — членов ассоциаций, принимать участие во всех мероприятиях, проводимых на высоком уровне.

В 2009 году по предложению ДВГУПС для решения совместных образовательных задач была создана Международная Ассоциация транспортных университетов Азиатско-Тихоокеанского региона (МАТУ АТР). ДВГУПС также входит в Ассоциацию ректоров транспортных вузов России и Китая, организованную при поддержке Министерств образования и транспорта обеих стран.

Еще одно сообщество — Ассоциация вузов Дальнего Востока и Сибири России и северо-восточных провинций Китая (АВРИК). Создание ее было согласовано и одобрено Министерством образования и науки РФ и Министерством образования КНР. Ассоциация ставит целью расширение форм сотрудничества и интеграции в сфере науки, образования и культуры; обмен опытом вузов Дальнего Востока и Сибири России и северо-восточных провинций Китая, а также содействие академическому обмену студентами и преподавателями.

В сентябре 2015 года ДВГУПС стал членом Российско-Кыргызского консорциума технических университетов (РККТУ), в состав которого входит 26 ведущих технических университетов России и Киргизии. Сотрудничество с Российским центром науки и культуры в Бишкеке, столице Республики Кыргызстан, положило начало развитию нового проекта — и уже более 80 студентов из этой страны учатся теперь в Хабаровске.

Кроме участия в международных ассоциациях, ДВГУПС развивает и собственные программы. В частности, в 2009 году по инициативе университета была создана и активно работает Хабаровская международная летняя школа.

А в 2014 году на базе университета был образован Транспортно-логистический центр, основными задачами которого являются сопровождение перевозки грузов, аналитические исследования в области транспортной логистики, обучение и повышение квалификации транспортных логистов.

ОБРАЗОВАНИЕ ПО ОБМЕНУ

Сегодня в ДВГУПС работают несколько видов международных программ академической мобильности, участниками которых могут быть студенты и преподаватели как ДВГУПС, так и зарубежных вузов-партнеров.

Студенты ДВГУПС получают возможность учиться в зарубежных вузах-партнерах, для этого разработана программа «двойной диплом». Студенты университета два года учатся в ДВГУПС, а затем отправляются в зарубежный вуз-партнер. Учебный процесс идет по специальным программам, разработанным вузами-партнерами совместно. Практически с первого курса студенты участвуют в системе международного обмена, занимаются в летних/зимних языковых и профессиональных школах. В рамках программы изучают дисциплины, не входящие в стандартный курс. Если студент пожелает, в приложении к диплому будет проставлена отметка об изучении дополнительных дисциплин, что может сыграть хорошую службу при трудоустройстве.

По окончании учебы выпускники получают сразу два диплома — российский и зарубежного вуза-партнера. Естественно, такие специалисты получают существенное конкурентное преимущество на рынке труда, особенно когда идет речь о проектах с участием иностранных компаний.

Постоянными партнерами ДВГУПС в рамках реализации образовательных программ можно назвать университеты Аджу, Квангвун, Санмун, Вусонг, Католический университет в Республике Корее, Муданцзяньский педагогический университет КНР и другие.

ДВГУПС первым в Хабаровске начал работать с Вьетнамом по программам студенческого обмена. Наиболее тесное сотрудничество ведется с Вьетнамским университетом внешней торговли.

Международные программы академической мобильности непрерывно совершенствуются и расширяются за счет активной внешней политики ДВГУПС. Так, после включения вуза в Университет Арктики, обучающимся предлагают диверсифицированные международные программы.

В стадии разработки находится новый проект магистерской программы с участием зарубежных вузов — членов Университета Арктики. Предполагается, что три вуза-партнера из разных стран предложат студентам обучение по сводным программам. Причем образовательный процесс может быть организован как дистанционно, так и очно — в аудиториях. По окончании обучения молодые специалисты получат дипломы — это может быть документ об обучении в зарубежном вузе или ДВГУПС, или и то, и другое вместе. Все будет зависеть от выбранной траектории обучения.

Кроме этого, в стадии активной разработки еще один проект бакалаврских и магистерских программ. Предполагается, что студенты, проучившись семестр за границей, получают от ДВГУПС диплом как документ об образовании, а от зарубежного университета-партнера — документ об обучении.

ДВГУПС сотрудничает с Федеральным агентством по делам Содружества Независимых Государств, соотечественников, проживающих за рубежом, и по международному гуманитарному сотрудничеству (Россотрудничество). Университет участвует в проектах агентства в области образования, например, в масштабном проекте «Вузы России», который реализует Российский центр науки и культуры в городе Ханой, столице Вьетнама.

Логично, что в Дальневосточном университете путей сообщения ряд дисциплин преподается на английском языке. Преподавателей вуза постоянно приглашают читать лекционные курсы в области сейсмологии, строительства, it-технологий, физики, межкультурных коммуникаций в ведущие университеты мира.

Молодые ученые и ученые со стажем выезжают на стажировки за рубеж, проводят научные исследования совместно с иностранными коллегами, участвуют в грантовых программах

зарубежных фондов. Преподаватели вуза неоднократно проводили научные исследования на базе престижных зарубежных университетов, защищали кандидатские и докторские диссертации по материалам этих изысканий.

Кроме этого, в ДВГУПС открыт прием заявлений для обучения по программам высшего образования — магистратура — на английском языке по специальностям: «Электроэнергетика и электротехника», «Информатика и вычислительная техника». А скоро стартуют международные программы магистратуры на английском языке по направлению «Строительство».

Иностранным гражданам ДВГУПС предлагает следующие варианты обучения:

- по различным направлениям подготовки и специальностям, начиная с подготовительного отделения (курсы русского языка);
- по совместным образовательным программам в соответствии с заключенными соглашениями с вузами-партнерами;
- подготовка к сдаче теста на знание русского языка как иностранного.

Университет планирует и дальше развивать сотрудничество с иностранными партнерами как в образовательной сфере, так и в научной.

Интернационализация образования

Яркий вуз на карте мира

В октябре 2009 года на Третьем международном симпозиуме железнодорожных университетов Европы и Азии, проходившем в Хабаровске, руководство ДВГУПС предложило создать Международную Ассоциацию транспортных университетов (МАТУ) стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Первые обсуждения совместных проектов транспортных вузов Европы и Азии прошли еще в 2007 г. в Корейском национальном железнодорожном колледже. В условиях глобализации мировой транспортной сети, упрощения маршрутов, оптимизации финансовых и временных затрат по доставке грузов, пассажиров и т.д. объединение усилий транспортных университетов было признано необходимостью.

Ученые ДВГУПС подготовили предложения и обозначили круг вопросов, которые смогла бы решать Ассоциация. В том симпозиуме, после которого началось активное развитие Ассоциации, приняли участие представители Республики Кореи, России, КНР, Монголии, Украины, Узбекистана. Это было мероприятие высокого уровня, на котором рассматривались важнейшие задачи транспортной отрасли, обсуждались научные проблемы и вопросы образования. Зарубежные партнеры инициативу создания Ассоциации единодушно поддержали. К слову, долгое время именно руководство ДВГУПС возглавляло МАТУ АТР.

Сейчас Ассоциация — крупнейшая в своем роде структура, в которую входят 28 транспортных вузов и организаций из 8 стран. Все эти годы объединение выдавало реальные, полезные результаты: была выстроена технология обмена студентами, создан уникальный Сетевой университет — виртуальная площадка, на которой собраны авторские программы обучения, передовой опыт вузов-участников. Сотрудничество строится на принципе единого образовательного пространства. И это большое преимущество для студентов, выбравших вуз из Ассоциации. Ведь они могут учиться в вузах-партнерах Сетевого университета, стажироваться за границей, сами выбирать программу, по которой хотели бы заниматься.

Например, в Азии давно и успешно готовят специалистов для работы на высокоскоростных поездах, в России же такая подготовка только началась. Благодаря членству в Ассоциации ДВГУПС может воспользоваться наработками партнеров, у которых есть готовые магистерские программы. Взяв эти программы за основу, уже можно начинать подготовку студентов, параллельно разрабатывая собственные программы. Со стажировкой проблем не будет — студенты отправятся в Республику Корея или Китай, где высокоскоростные поезда не редкость.

Члены МАТУ АТР решают не только образовательные задачи, но и задачи государственного уровня, ведут научные исследования для различных ведомств. Ведь решение транспортных проблем — один из ключевых пунктов в развитии экономики.

Так, в вузе проводилось много исследований в области проектирования и строительства дорог в условиях вечной мерзлоты — весьма актуальная проблема для России. А у китайских коллег возникли технические проблемы при строительстве дороги в Тибете. Опыт ученых ДВГУПС помог партнерам при разработке инженерного решения.

Вообще российским ученым и инженерам, работающим в сфере транспорта, иностранные коллеги могут только позавидовать. Россия с ее бескрайними просторами, сложным рельефом, разнообразными климатическими и геологическими условиями — вызов для талантливого инженера, великолепная, самой природой созданная опытная площадка. Неудивительно, что иностранные коллеги часто обращаются за помощью ученых ДВГУПС. Так, несколько

МАТУ АТР

Дальневосточный государственный университет путей сообщения (Российская Федерация)

Даляньский транспортный университет (КНР)

Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта (Украина)

Донецкая академия автомобильного транспорта (на правах наблюдателя) (Украина)

Донецкий институт железнодорожного транспорта (Украина)

Иркутский государственный университет путей сообщения (Российская Федерация)

Казахская академия транспорта и коммуникаций (Казахстан)

Казахский университет путей сообщения (Казахстан)

Корейский национальный университет транспорта (Республика Корея)

Лючжоуский железнодорожный институт (КНР)

Ляонинский транспортный и технический колледж (КНР)

Нанкинский железнодорожный институт (КНР)

Омский государственный университет путей сообщения (Российская Федерация)

Пекинский транспортный университет (КНР)

Самарский государственный университет путей сообщения (Российская Федерация)

Сианьский железнодорожный профессионально-технический институт (КНР)

Сибирский государственный университет путей сообщения (Российская Федерация)

Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта (Узбекистан)

Улан-Баторский железнодорожный институт (Монголия)

Университет Цинхуа, Центр высокоскоростных железнодорожных технологий (КНР)

Уральский государственный университет путей сообщения (Российская Федерация)

Хунаньский профессиональный колледж железнодорожных технологий (КНР)

Центральный университет Квинсленда, Центр железнодорожных исследований (Австралия)

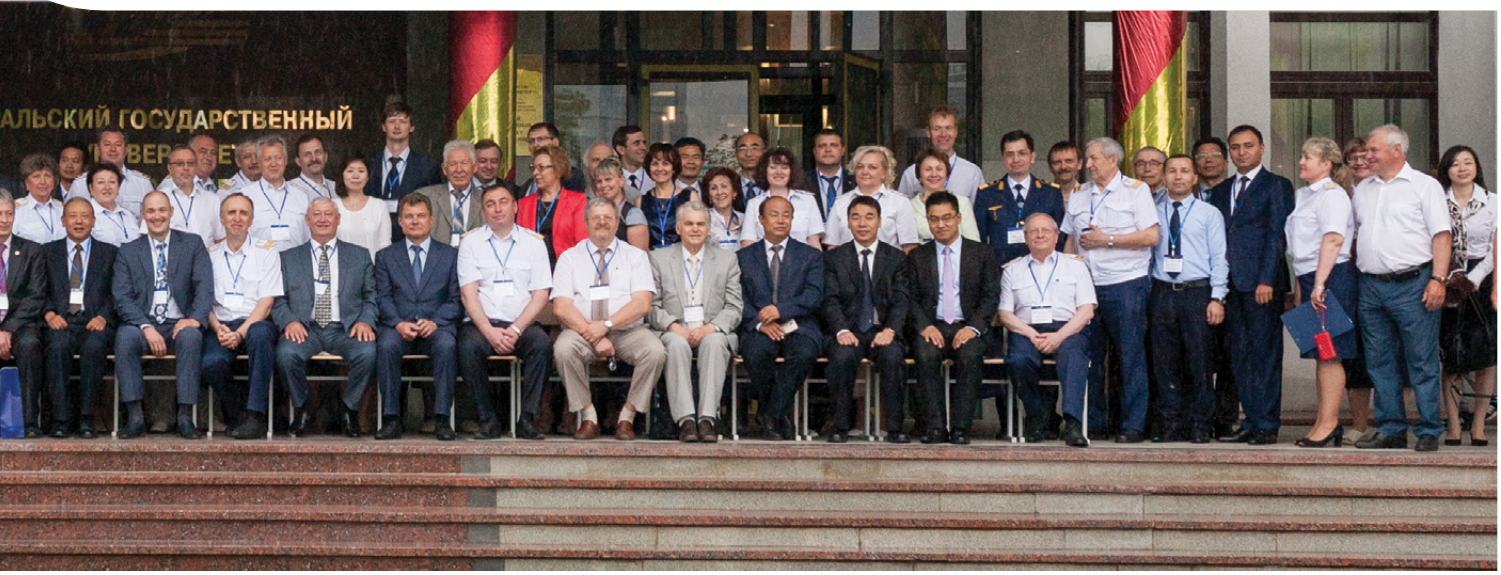
Чженьчжоуский железнодорожный профессионально-технический колледж (КНР)

Шаньдунский университет путей сообщения (КНР)

Шицзячжуанский железнодорожный университет (КНР)

Шицзячжуанский институт железнодорожных технологий (КНР)

Шэньсийский железнодорожный институт (КНР)



вузов Ассоциации выразили желание познакомиться с организацией работы Транссибирской магистрали. Причем перенимать наш опыт приехали конгрессмены и ректоры вузов-партнеров. Ранее при содействии ДВГУПС южнокорейские студенты изучали, как организована «стыковка» порта Владивосток и железной дороги.

Помимо образовательного партнерства есть и производственное. Например, для корейского «Корела» — крупнейшего транспортного оператора Южной Кореи, аналога нашего ОАО «РЖД» — была организована стажировка по логистике. Одна из целей такой стажировки — налаживание партнерских связей и оперативного взаимодействия с «РЖД». Заинтересовались вузы-партнеры и нашими магистерскими программами по электроэнергетике.

Специалисты из Хабаровска участвовали в техническом туре для участников симпозиума в Пусане. В рамках тура представители ДВГУПС посетили завод-депо по производству высокоскоростных поездов компании «Hyundai Rotem» — одного из крупнейших в мире. Характерно, что в доступе на этот объект представителям коммерческих компаний часто отказывают, а делегатов от Ассоциации приняли, как лучших друзей.

Все это показывает большое доверие к Ассоциации, говорит о том, что крупнейшие компании заинтересованы в сотрудничестве с ней, в том числе и в сфере подготовки высококлассных специалистов.

Работа МАТУ АТР высоко оценивается Министерством транспорта РФ, ведь совместными усилиями можно решить вопросы государственного масштаба и высокого приоритета в нашей стране: образования, науки и коммуникации.

Взаимодействие с ассоциациями вузов

Все флаги в гости к нам

В Дальневосточном государственном университете путей сообщения учеба и летом в полном разгаре. Правда, для иностранных студентов. Сюда приезжают те, кто мечтает поступить в ДВГУПС, углубить знания русского языка, послушать лекции по выбранным дисциплинам. А осенью у многих учеба продолжается вместе с российскими студентами.

ДРУЖЕСКИЙ KISS

Летом проходит уже ставшая традиционной Хабаровская международная летняя школа (Khabarovsk International Summer School — KISS).

Этот культурно-образовательный проект, можно сказать, стал одной из визитных карточек университета. Сюда приезжают молодые люди не только из азиатских стран, были гости почти со всех континентов: из Южной Америки — Уругвая, Африки — Нигерии, Австралии, Европы — Австрии и Франции. География студентов год от года расширяется. Оказывается, на Дальнем Востоке можно получить такие знания и умения, которых не сыщешь в других уголках нашей страны.

ДВГУПС давно привлекает внимание иностранных студентов, которые с удовольствием поступают в университет и очень ценятся с русским дипломом потом у себя на родине. Приезжают на учебу и стажировки из крупнейших вузов разных стран. Молодым людям комфортно учиться — давние партнерские связи, хорошая учебная база и программы интеграции и адаптации высоко ценятся педагогами из-за рубежа.

Можно сказать, что KISS — это интересная краткосрочная программа адаптации, опыт которой, между прочим, позаимствовали и другие учебные заведения страны, куда приезжают на учебу иностранцы. Хотя главное, конечно, не только изучение русских традиций, а лекции по предметам от преподавателей, известных далеко за пределами вуза.

Каждый год происходит яркое закрытие школы — концерт или другие мероприятия, причем даже развлекаясь, студенты учатся. Например, в 2017 году появился новый формат: вместо концерта ребята играли в игру «Цепная реакция» и участвовали в большой ярмарке на площади возле университета.

В первый день, который проходил под девизом «Голь на выдумки хитра», нужно было в игровой форме решить непростые инженерные задачи. Сотни обычных, на первый взгляд, несовместимых между собой предметов: валенки, шарики, доски, палки, книги, лыжи, машинки и даже сковородки — необходимо было по схеме собрать в единую «рабочую» цепь. Десять команд делали это слаженно!

На второй день молодежь из разных стран пела русские и народные песни, танцевала, а также участвовала в русской ярмарке, привлекая внимание прохожих. Еще бы! Японские студенты угощали национальными сладкими лакомствами, китайские слушатели школы лепили русские вареники, которые оценивали многочисленные гости ярмарки. Среди почетных гостей был заместитель генерального консула Генерального консульства Японии в Хабаровске Кадокура Тосиаки.

Летняя школа ДВГУПС — это знакомства, совершенствование языка, но, главное, знания, которые ребята заберут с собой в свои университеты. А еще это хорошее место для знакомства с Россией, возможность оценить все «за» и «против» перед принятием важного решения — учиться здесь или нет. Большинство молодых людей после лета, проведенного в «Железке», решают: да, учиться! И возвращаются в ставший таким родным, а главное — понятным ДВГУПС уже полноправными студентами.

ОСЕНЬ: TO BE CONTINUED

За время учебного года иностранные студенты осознают: здесь классно не только летом, но и круглый год. Языковой барьер рушится на глазах, русские ребята доброжелательны, возможностей для самореализации как в учебе, так и во внеучебной деятельности — масса. И все это — только начало большого пути к знаниям и прекрасному владению русским языком.

Когда-то в вузе были студенческие межкультурные клубы, но они давно уже интегрированы в учебные программы — человеку из любого уголка мира должно быть комфортно учиться и жить в кампусе университета. В ДВГУПС и у русских студентов появилось много возможностей учить иностранные языки.

Редкое мероприятие обходится без иностранных студентов, тут волей-неволей начнешь говорить на разных языках. Например, во всех вузовских фестивалях обязательно участвуют иностранцы, научные конференции не обходятся без ученых из разных стран. Как общаться? Нет, математические формулы, конечно, понятны всем, но нужно столько всего обсудить, что не выразить языком цифр и символов. Преподаватели университета также читают лекции на иностранных языках, это очень важно в первое время для тех, кто только-только начал учебу, да еще и в русском вузе.

На выпуске из ДВГУПС зарубежные студенты получают не только диплом, но и множество друзей, остаются теплые воспоминания на всю жизнь о замечательном университете. Есть и те, кто хотел бы будущую работу связать со ставшим таким родным и понятным вузом. Молодые люди чувствуют, что стали частью большого братства, члены которого есть во многих странах мира. Кстати, в вузе не очень любят словосочетание «иностранные студенты», потому что все они за годы учебы становятся «нашими».

Иозеф Хованец,
француз, студент KISS:

— Я объездил 90 стран. По профессии я писатель, доктор философии, пишу книги о своих путешествиях. А на Дальний Восток приехал, чтобы познакомиться с русской и этнической культурой народов Приамурья. В летней школе университета много интересных занятий. Мне приятно, что преподаватели всегда были очень внимательны к каждому студенту, учитывали уровень наших знаний, были добры и приветливы. Поначалу я очень стеснялся своего русского языка, но поддержка моих учителей помогла мне почувствовать себя уверенно.

Элида Бустос,
журналистка из Буэнос-Айреса:

— Я долго добиралась до Хабаровска, но это того стоило! Я очень интересуюсь российской культурой, изучаю язык в Русском Доме в Аргентине. Узнав, что университет — это еще и проводник в мир русской культуры, я решила посетить мероприятия, которые проводятся летом для студентов-иностранцев. Посещение Хабаровска оставило очень сильные впечатления. А еще то, как хорошо помогают разобраться в тонкостях культуры и языка в таком большом техническом вузе. Были интересны и лекции по разным темам, которые также посещают студенты.

Кадокура Тосиаки, заместитель генерального консула Генерального консульства Японии в Хабаровске:

— Я в Хабаровске недавно и впервые посетил мероприятие с участием иностранных студентов в ДВГУПС. Мне оно очень понравилось, царила дружественная обстановка! Особенно приятно, что мои земляки — японские ребята очень интересно представили культуру нашей страны, угощали национальными сладостями горожан, представили национальную одежду и активно участвовали в мероприятиях.

FESTU International Club

Международное сотрудничество

Новый университет на Большом Уссурийском острове

Российско-китайский университет — проект уникальный по всем критериям. Сроки воплощения его в жизнь невероятны: в 2016 году был подписан меморандум о создании международного вузовского объединения, а уже в 2018 году начнется строительство университетского корпуса на китайской части Большого Уссурийского острова.

Меморандум был подписан осенью 2016 года в Харбине на совещании по созданию Российско-китайского международного университета (РКМУ). В мероприятии приняли участие заместитель руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта РФ, президент международной корпорации «Евразия» Фэн Яоу, секретарь парткома комитета партии г. Фуюань Чжлоу Хун, мэр г. Фуюань Чжан Цзитон, ректор ДВГУПС Юрий Давыдов, а также руководители китайских и российских вузов, вошедших в консорциум. С каждой стороны их по десять, а головным, опорным вузом стал ДВГУПС.

Первые 200 китайских студентов уже зачислены в РКМУ. Нет, это не ошибка: пока молодые люди учатся в Харбине, но уже через несколько лет продолжат занятия в Хабаровске.

О перспективах развития Российско-китайского университета в режиме видеоинтервью рассказал президент корпорации «Евразия» Фэн Яоу:

— Идея создать подобный университет возникла несколько лет назад. И обсуждалась на уровне Министерств транспорта России и Китая. Активная работа ведется не только в создании этого реального университета, но и в расширении международных связей.

Так, Россия и Китай создали Ассоциацию вузов, с вашей стороны — 20 участников и с нашей 42.

Что касается Российско-китайского университета, то в нем будут обучать двуязычных высококвалифицированных специалистов, бакалавров, магистров по различным направлениям, организуют «включенное обучение» в форме свободной академической мобильности — занятия будут вестись как на российской, так и на китайской стороне, лекции будут читать лучшие преподаватели наших стран. Разумеется, идет отбор образовательных программ российских и китайских вузов, уже скоро начнется реализация новых совместных учебных проектов.

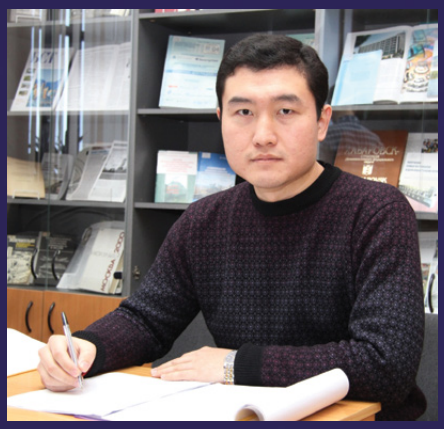
Часть инфраструктуры Российско-китайского университета будет располагаться на базе кампуса ДВГУПС. Предполагается, что первые несколько лет китайские студенты будут учиться у себя на родине, а последние годы — в России. Российские студенты также будут учиться и на китайской стороне.

Наша компания будет инвестировать в этот проект, также привлечем и других партнеров. Содействовать в строительстве и организации учебного процесса будут и государственные структуры.

Под застройку кампуса университета уже выделена территория на острове. Конечно, главное, что необходимо для успешного строительства и работы нового университета, — это возможность свободно перемещаться студентам и преподавателям наших стран. Мы ждем ускорения строительства пограничного пункта пропуска на Большом Уссурийском острове, российская сторона обещает способствовать этому.

Я думаю, начало такого большого проекта именно в юбилейный для ДВГУПС год — очень хороший знак. Я поздравляю вуз с 80-летним юбилеем и надеюсь на дальнейшее сотрудничество!

Из Шанхая с любовью к Хабаровску



Китайский инженер Су Да работает в мощнейшем предприятии мирового уровня «CRCC» — Китайской железнодорожной строительной корпорации, которая занимается строительством как традиционных железных дорог, так и высокоскоростных.

А еще раскроем небольшую тайну — Су Да вскоре предстоит повышение до старшего инженера. Но этого может не произойти… Ведь ему предлагают возглавить представительство дочерней компании «CRCC» в Москве, это предприятие участвует в строительстве московского метро и масштабном международном проекте строительства высокоскоростной дороги «Москва — Пекин».

В ДВГУПС Су Да знают как Льва Даниловича. Без него не обходилась ни одна летняя международная школа ДВГУПС — важнейший помощник педагогов и иностранных юных гостей вуза. Его знали и любили русские студенты: на лекциях всегда было интересно и познавательно. Именно он — первый китаец, кто получил из рук губернатора Хабаровского края грамоту за второе место и денежное поощрение в конкурсе молодых ученых. Лев Данилович — кандидат технических наук, ранее — студент-отличник, долгое время преподававший в университете.

Он приехал еще в 2005 г. в группе студентов из университета Циндао, выбрав направление, связанное со строительством железных дорог.

— Я очень хорошо помню тот день, когда впервые приехал в Хабаровск — 10 сентября. Нас было около 50 китайских ребят, будущих инженеров и менеджеров, — рассказывает Су Да (он сидит в большом кабинете, а за его спиной огромный баннер с логотипом корпорации). — Я уже год проучился в китайском вузе, изучал русский язык и приехал сюда. Иностранные студенты первый год учебы вообще не отдыхают! Днем слушали лекции, а вечером их просто зубрили, выписывали новые слова, отдельно их заучивали… Нас очень хорошо поддерживали все преподаватели. Я окончил с отличием бакалавриат, затем магистратуру, а потом и аспирантуру. Защищался в Московском государственном университете путей сообщения, мой руководитель — доктор наук, профессор ДВГУПС Пиотрович Алексей Анатольевич.

Как оказался Су Да в России? Послушал совет отца. Его папа всегда интересовался политикой и экономикой и был уверен: у Китая и России большие перспективы развития, поэтому нужно обязательно выучить язык ближайшего соседа и партнера, получить российское образование, а лучше — ученую степень!

Су Да прекрасно говорит на русском, знает техническую терминологию. Наверняка его и в России ждала бы блестящая карьера и как практика, и как ученого. Но он решил все-таки продолжить работу на родине. После переезда он начал работу в Китайской железнодорожной корпорации, в 24-м бюро.

— Я хотел преподавать и в Китае, — рассказывает он. — Но все-таки очень много практической работы, которая мне сейчас интересна.

Су Да признается, что скучает по Хабаровску, по университету, по коллегам. Ведь именно здесь он делал первые профессиональные шаги, встретил свою будущую жену — она тоже приехала из Китая учиться в ДВГУПС на менеджера.

— Я очень любил библиотеку университета, — вспоминает он. — Здесь богатейший фонд литературы. Там часто шутили: Су Да — иди сюда! Я всегда рассказывал о своем опыте освоения русского, всегда подчеркивал, что язык и техническая специальность — шанс стать востребованным специалистом в любой стране! И очень горжусь, что молодежь это понимает и успешно осваивает программы. У России и Китая сейчас много совместных экономических проектов, где нужны специалисты и куда уже приходят молодые кадры. И это в том числе «наши» выпускники — я все равно себя считаю «своим» в ДВГУПС!

СТУДЕНЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

С — самоуправление

Кто главный в университете? Ректор? Да, но с оговоркой: есть вопросы, которые даже ректор должен согласовывать со студентами. И иногда студенты могут не согласиться с решением ректората, потребовать изменить его с учетом интересов обучающихся. Это и называется «студенческое самоуправление».

Юлия ТЕРЕНТЬЕВА

из архива ДВГУПС

Звучит настолько круто, что верится с трудом. Однако в «Железке» так все и есть. Здесь студенческое самоуправление всегда было и будет. Такова особенность всех транспортных вузов.

ПРАВО ГОЛОСА

ДВГУПС специфичен тем, что входит в систему Министерства транспорта РФ. Здесь готовят кадры для потенциально опасной отрасли, на которой (тьфу-тьфу) могут происходить нештатные ситуации.

Работники транспортной сферы должны быть готовы ко всему. Не забываем, что из «Железки» выходят не рядовые сотрудники, а управленцы, которым предстоит руководить большими коллективами. Помимо отличных знаний, им нужно уметь транслировать свою уверенность подчиненным, нужно стать авторитетом для них. Человек, привыкший лишь выполнять чужие указы, не умеющий брать ответственность на себя, руководителем никогда не станет.

Но как взрастить уверенного в себе и в своих решениях руководителя? Вот тут-то мы и возвращаемся к студенческому самоуправлению. Внезапно вчерашний школьник осознает, что теперь он не просто ученик — отсидел пары и пошел, а равноправный участник образовательного процесса. Его голос хотят слышать не только во время ответа на экзамене. Его мнением интересуются и учитывают. Это переворачивает его сознание, подталкивает иначе посмотреть на мир, на себя и свое место в мире.

В ЧЕМ СИЛА? В ПРОФСОЮЗЕ!

А начиналось все с профсоюзов, которые были в «Железке» всегда.

Повторимся, такова специфика транспортной отрасли: интересы работников должны быть защищены. Профессиональные объединения железнодорожников были и остаются одними из самых сильнейших среди профсоюзов России. Причем студенческие профсоюзы всех транспортных вузов, включая ДВГУПС, входят в Роспрофжел — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей. Масштабно, правда?

Студенческий профком является особой силой в университете. Председатели не боялись задавать неудобные вопросы ректорату, отстаивая интересы учащихся. Логично, что когда появился совет обучающихся, в него

Профком студентов ДВГУПС

Профком студентов ДВГУПС ВКонтакте

вошли представители студенческого профсоюза.

Сейчас совет обучающихся — самый главный совещательный орган, в него входят студенты, представляющие различные сообщества. Профсоюзы, стройотряды, творческие студии, спортивные сообщества, студенческое научное общество, волонтерское движение. Если в вузе образуется новое крупное сообщество, например, поисковики, то их представители тоже войдут в совет. Есть представители бакалавров, магистров, аспирантов и молодых ученых.

— Студенческий совет ДВГУПС — выборный орган, который помогает студентам реально участвовать в активной жизни университета, влиять на принятие ответственных решений, реализовывать себя во всех направлениях студенческой и университетской деятельности, — объясняет заместитель председатель совета обучающихся Роман Мамеев. — Это уникальная возможность получить хороший опыт работы в коллективе, здесь каждый может попробовать себя в чем-то новом. Боитесь ошибок и промахов? Во-первых, всегда можно рассчитывать на помощь старших товарищей, во-вторых, не ошибается тот, кто ничего не делает!

Получается сильнейшее объединение, работающее на защиту интересов студентов. Например, совет участвует в утверждении календарного плана. Проректор по учебной работе защищает (!) перед советом проект плана. Причем проект может быть не принят с ходу, если, к примеру, профсоюз посчитает, что права студентов соблюдены не полностью.

— Профсоюз — это внеучебная жизнь студента, то, что его окружает каждый день. Наши активисты ездят на семинары, например, специально для первокурсников есть «Фальконец», где их знакомят с сутью работы профобъединений. Есть выездной семинар «Лидер» — это уровень повыше, для тех, кто один-два года состоит и активно работает в профкомах. Есть семинар «Рязановка», который проходит в Приморье на базе отдыха «Локомотив» — это для настоящих профи, — рассказывает председатель первичной студенческой профсоюзной организации ДВГУПС Андрей Максименко.

В профсоюз можно вступать с момента зачисления. Поэтому, едва перешагнув порог университета, первокурсник сразу же оказывается вовлеченным в систему самоуправления.

БРАТСТВО КЛЮЧА

Многие родители, особенно иногородних студентов, переживают не столько за учебу, сколько за безопасность ребенка (не важно, что у «ребенка» борода): мало ли, что может случиться в общежитии? Благодаря системе самоуправления в общежитиях ДВГУПС наведен почти идеальный порядок. За основу взят принцип работы кампуса — старшие присматривают за младшими.

Студенческий совет ДВГУПС

Студенческий совет ДВГУПС ВКонтакте

Первокурсника берут под крыло старшекурсники, устраивают для него экскурсию по учебным корпусам, показывают аудитории, лаборатории, объясняют, что и как устроено в общежитии. С первых дней недавний абитуриент чувствует себя частью большой дружной студенческой семьи. Дружной, но при этом строгой: есть правила, которые нужно соблюдать. Если, конечно, хочешь оставаться в нашей «семье». Так, давно канули в Лету разборки в общежитиях, безоговорочно запрещено курение в зданиях и, само собой, жесткое табу на алкоголь. Из общей кухни не слышны споры, кому сегодня мыть посуду — установлены простые и понятные правила, расписано дежурство.

— Сразу в начале учебного года проводится «веревочный курс» — программа адаптации студентов, заселившихся в общежития, построенная как квест. Это одно из самых любимых мероприятий среди первокурсников. По секрету скажу, что, только выполнив все задания, можно получить ключи от общежития. Большим событием всякий раз становится творческий конкурс среди общежитий и торжественное посвящение в профессию. Ребята поют, танцуют, читают стихи, соревнуются, — рассказывает председатель студсовета общежития №2 Ксения Иванова.

Кстати, тут, как и в Хогвартсе, есть система баллов: закрыл первую сессию на «отлично» — получи 500 баллов, помог с уборкой в общаге — держи еще в копилку. Нарушил правила? Минус сто очков Гриффиндорфу! Итоги подводят в мае, лидеры получают повышенную стипендию, призы и подарки. И, конечно, популярность.

ЛОКОМОТИВ НАУКИ

Бытовые вопросы решены, пора заняться учебой. Точнее, наукой — вступаем в студенческое научное общество (СНО). В «Железке» большинство преподавателей ведут активную научную деятельность. У многих доцентов и профессоров есть патенты на научные изобретения, нередко внедренные в жизнь. К помощи ученых ДВГУПС часто обращаются власти Хабаровского края, администраций городов.

Как можно при таких учителях не загореться желанием самому «двинуть» науку? Добро пожаловать в СНО!

— Я раньше в науку не рвался, считал, что это очень сложно и не для меня, — уверяет председатель студенческого научного общества Владимир Заболотный. — А в ДВГУПС сама атмосфера — творческая, креативная, так и подстегивает к открытиям. Пропал страх, появилось желание творить, разрабатывать, решать сложные задачки. Здесь никто не отмахнется от тебя. Есть идея? Отлично, разрабатывай. На помощь всегда придет куратор, который буквально поведет тебя за руку. Остается только действовать.

Возможностей для реализации себя как ученого масса: начинай с олимпиад и конкурсов, участвуй в научных конференциях, ищи проблему и принимайся за ее решение. Владимир Заболотный, например, занялся техническими разработками. В частности, устройством для измерения

Студенческое научное общество

продольных сил в поездах повышенной массы. Еще на третьем курсе он подготовил проект и победил в одном из самых грандиозных конкурсов — «У.М.Н.И.К.», который ежегодно проводится в Хабаровске. Победитель получил грант на 400 тысяч рублей на воплощение своего проекта в жизнь.

Грамоты, дипломы и, конечно, денежные вознаграждения можно получить и на Всероссийской конференции в вузе, которая проводится среди студентов и аспирантов. Любой желающий может подготовить научную работу, выступить с ней, получить право опубликоваться в научном сборнике университета.

Важно, что руководство ДВГУПС поддерживает начинающих ученых не только морально — вуз спонсирует поездки студентов на различные конференции. Владимир не раз летал в Москву, где участвовал во всероссийской школе «Наука. Бизнес. Инновации».

Кстати, поле для науки у студентов довольно широкое. Можно стать участником даже российского конкурса «Startup Tour», который проводится для молодых инвесторов — в основном аспирантов, начинающих бизнесменов. Победа за проект предполагает грант. Кроме того, «Startup» дает возможность стать резидентом инновационного центра «Сколково».

Для тех, кто занимается наукой, предусмотрено множество бонусов, причем на протяжении всего времени обучения в университете. К примеру, повышенная стипендия. И, конечно, уже во время обучения открываются широчайшие перспективы для дальнейшего профессионального роста.

— В нашем вузе воспитывают руководителей, которые учатся генерировать идеи, понятно доносить их до единомышленников, — уточняет Владимир Заболотный. — Вот у меня, например, специальность узкая, железнодорожная. Но при этом важно излагать свои идеи так, чтобы люди непрофильного направления с легкостью поняли идеи, которые я стремлюсь воплотить в жизнь.

ТРУД РАДИ ДРУГИХ

Конечно, жизнь студента не ограничивается учебой и бытом. Тех, кто хочет чего-то для души, ждут в различных сообществах. Хотите приносить пользу окружающим, найти новых друзей, посмотреть страну? Значит, вам в студенческое добровольческое движение «Динамика». В нем больше десяти волонтерских отрядов, у каждого своя специфика. Одни работают с детскими домами, другие с ветеранами (отряд «Волонтеры Победы»), третьи участвуют в организации массовых мероприятий.

Волонтерство в России получило мощный толчок к развитию благодаря Олимпиаде в Сочи. Тогда встал вопрос:

Одно из новейших направлений — масс-медиа. Его появление — отличный пример самоорганизации студентов, хорошая иллюстрация, как студенческая инициатива при внимательном отношении ректората может развиться в мощное движение.
Среди многочисленных специальностей в ДВГУПС есть «Дизайн», а какой дизайнер без практики? После недолгих раздумий начинающие дизайнеры скооперировались и сделали собственный сайт «moydvgups.ru», своеобразную мастерскую, где можно было оттачивать навыки. Со временем эта «мастерская» стала тесной для них, количество переросло в качество. Нужно было двигаться дальше. Ребята обратились в совет обучающихся с предложением создать новое направление — масс-медиа. Идею единогласно поддержали и совет, и ректорат.
Замечательно, что взрослые не указывают студентам, что и как делать. Преподаватели очень бережно относятся к творческим порывам молодых людей, не глуша инициативу «авторитетом», а лишь консультируя по техническим нюансам.

где взять помощников, которые будут работать не за деньги, а за идею? Повторимся, безвозмездный труд — это другой уровень отношения к делу. Волонтер не наемный работник, для него вознаграждение — не зарплата, а качественно выполненное дело.

В Хабаровске волонтерство стало модным с тех пор, как город получил право принимать на своих площадках чемпионаты мира. Пробиться в волонтерский отряд, работающий на чемпионате мира по бенди или на Международном фестивале военных оркестров «Амурские волны», сложно.

А конкурс в волонтерские отряды, едущие на Всемирный фестиваль молодежи и студентов, побил все рекорды.

Волонтеры «Железки» — постоянные участники городских и краевых мероприятий, например, «Весенней недели добра», они активно участвуют в акции «От сердца к сердцу», помогая и поддерживая пожилых людей и ветеранов. Они идут к людям с ограниченными возможностями, собирают рождественские подарки для воспитанников детдомов.

— Самое приятное в работе с волонтерами из ДВГУПС — они горят идеями и с энтузиазмом выполняют свою миссию. Их не приходится просить, уговаривать, — говорит руководитель общественного движения «Добровольцы Хабаровска», специалист МБУ «Городской молодежный центр» Дина Борисова. — Мы связываемся с советом студентов, говорим, какая акция намечена и когда, а дальше они уже сами все продумывают. Порой студенты приходят к нам с готовыми проектами, и мы вместе воплощаем их в жизнь.

С 2006 года в городском конкурсе на лучшую организацию добровольческой деятельности «Хабаровск — территория добра» студенты ДВГУПС практически ежегодно занимают первое место.

Волонтерство воспитывает в человеке доброту и человечность, способность сопереживать, помогает обрести друзей. Безвозмездный труд на благо других людей и самого себя прекрасен. Студенты получают колоссальный заряд позитива и передают его дальше тем, с кем общаются.

Система студенческого самоуправления «Железки» выстраивалась годами, потребовалось вложить много сил, чтобы «зажечь» такое яркое пламя. Усилия нужны и сейчас — на его поддержание. Но все окупается, когда преподаватели видят отблески этого творческого огня в глазах своих выпускников.

Добровольческое движение «Динамика»

ОПРОС

01

Виктория ПРУДНИКОВА, студентка естественно-научного института, специальность «Пожарная безопасность»:

Интересно!

— Учеба в нашем институте по-настоящему захватывает. На практических занятиях выполняем нормативы, например, взбираемся по пожарной лестнице на высоту второго-третьего этажа, спуск самоспасанием — по веревке. Все спецсредства можно подержать в руках, попробовать, как это работает.

02

Евгения ПОГУЛЯЕВА, магистрантка института транспортного строительства, направление «Строительство»:

Престижно!

— Учиться в «Железке» сложно, но это того стоит. Я знаю, что стану инженером-строителем.

Однажды я буду ходить по улицам и рассказывать детям: «Вот это здание построено по моему проекту» — разве это не круто?

03

Татьяна УКОЛОВА, студентка института международного сотрудничества, направление «Менеджмент»:

Качество!

— В ДВГУПС отличные преподаватели — требовательные, очень профессиональные, готовые делиться своими обширными знаниями. Причем они не только учат, но и сами постоянно учатся и успевают двигать науку! У некоторых наших преподавателей огромные стопки патентов на различные ноу-хау.

Д Ю Ж И Н А

07

Максим ШЕМЯКИН, студент института воздушных сообщений, направление «Технология транспортных процессов»:

Мечта!

— Я всегда хотел быть пилотом, но по состоянию здоровья не прошел медкомиссию. И все равно мечта связать жизнь с самолетами воплотилась! Я готовлюсь в диспетчеры, которые организуют движение воздушных судов на земле с момента, как шасси коснулись трассы, и заканчивая, когда судно снова взмывает в воздух. Ответственность огромная, сознаю, но я всегда буду видеть, как взлетают самолеты, и знать, что в этом есть и моя заслуга.

08

Роман САЛТЫКОВ, курсант института военного обучения:

Опыт!

— Помимо основной специальности, а я буду специалистом в области строительства, решил получить сразу еще одно образование — среднее. Речь идет о военной подготовке. Учусь по целевой квоте, после выпуска должен буду три года отработать в звании лейтенанта. Зато гарантированно получу трудовой стаж. Не скрою, сложно учиться одновременно в двух институтах, учитывая, что по основной специальности бывает четыре, а то и пять пар в день. Но это закалка на всю жизнь, я вижу, что мне это по силам.

09

Алена ВЕРХОВЦЕВА, студентка института управления, автоматизации и телекоммуникации, специальность «Эксплуатация железных дорог»:

Моя жизнь!

— Я из династии железнодорожников, уже четвертое поколение. Еще в восьмом классе знала, что поступать буду только в ДВГУПС.

Моя специальность — организация грузоперевозок, проще говоря, логистика — одна из самых востребованных в народном хозяйстве. Всегда будет груз, который нужно перевезти. И всегда будет железная дорога, по которой его повезут.

04

Анастасия АВИЛОВА, студентка электроэнергетического института, специальность «Система обеспечения движения поездов»:

Современно!

— Профессия, которую я выбрала, очень востребована в современной жизни — без электричества сейчас никуда. Получив эту специальность, можно работать, например, электромонтером или устроиться в одну из дирекций железнодорожного управления, построить карьеру. И никто тебе не скажет, что твоя специальность устарела.

05

Максим ШУМАКОВ, студент института экономики, направление «Менеджмент»:

Перспективы!

— Здесь можно начать работать, еще учась. На первой же практике я разработал отчет об организации производственного процесса на предприятии, его этапах, персонале на всех уровнях — от линейных руководителей до топ-менеджеров. Мою работу высоко оценили, и я понял, что трудоустройство мне обеспечено. Тем более экономика в стране идет на подъем.

06

Алиса ПРОЛЕЕВА, студентка социально-гуманитарного института, специальность «Таможенное дело»:

Ярко!

— В «Железке» много возможностей для саморазвития — и студенческое самоуправление, и научные общества, и творческие студии. Меня привлекла профсоюзная работа, теперь я — председатель студенческого профкома СГИ. Здесь у меня появилось много новых друзей. Вместе ездим на обучающие семинары, ходим на тренинги. Это помогает в учебе и поможет в будущей работе.

P R O

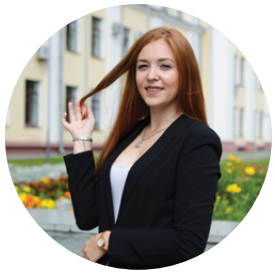
Разговоры со студентами ДВГУПС

10

Марина ГЕРЦЕН, студентка института интегрированных форм обучения, второй курс, специальность «Информатика и вычислительная техника»:

Молодость!

— Наш институт заочный — это огромный плюс. У меня уже есть среднее специальное образование, я работаю и одновременно получаю высшее. Сложно ли совмещать? Да, учебный график удобный: есть сессии, в течение семестра проходят консультации. Один мой одноклассник, когда узнал, что я работаю и учусь, заявил: ну все, считай, молодость закончена. Чушь! Я успеваю все: и зарабатывать, и выполнять задания, и проводить время с друзьями.



11

Влада БОЙКО, студентка института дополнительного образования, специальность «Экономическая безопасность»:

Будущее!

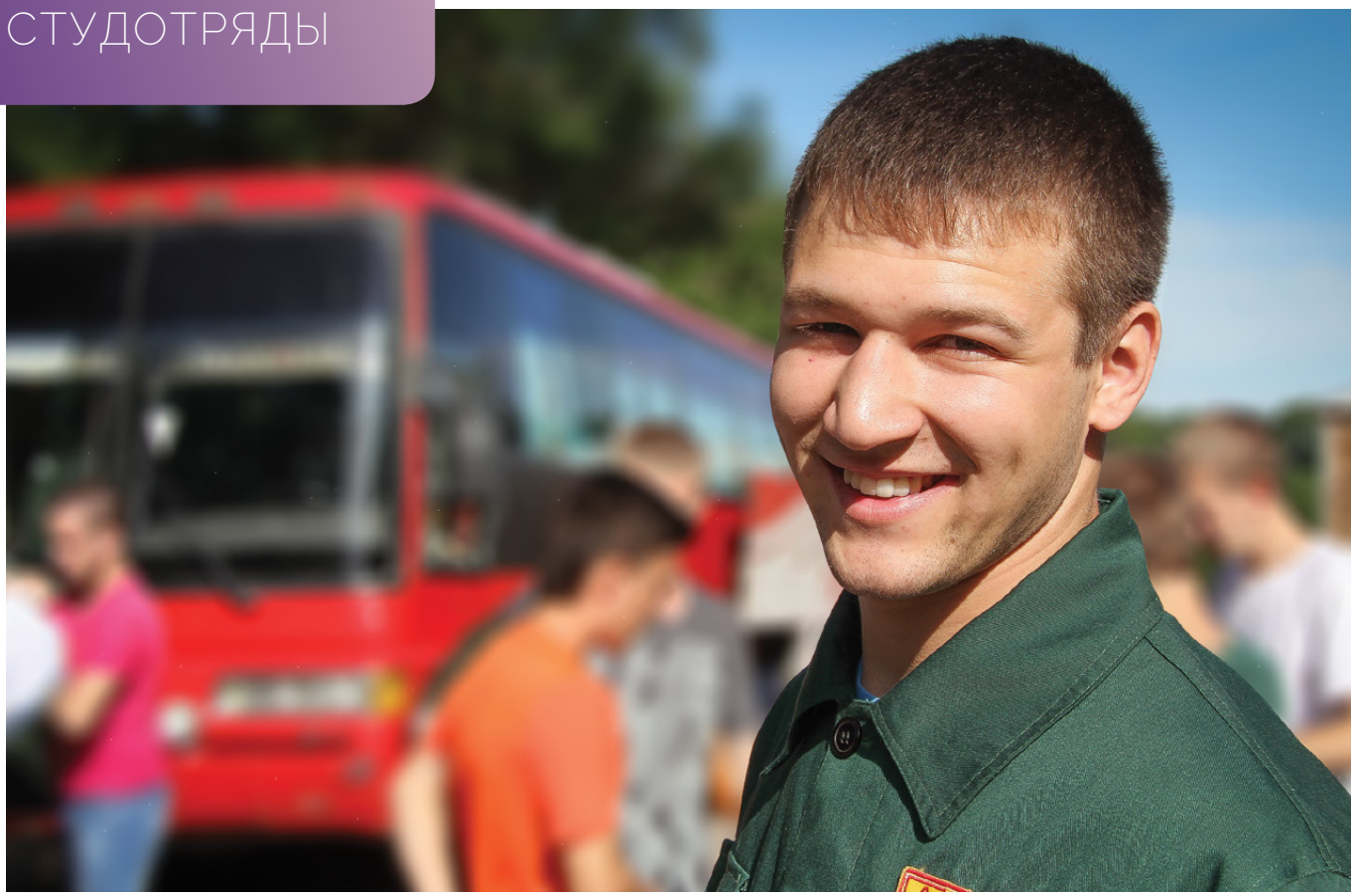
— Одновременно с основной своей специальностью дизайнера-программиста получаю второе высшее образование. Задумалась о второй «вышке» после второго курса: а чего я хочу на самом деле? Каким будет мое профессиональное будущее? Нагрузка повышенная, но посильная — заниматься нужно два раза в неделю, вечером по три часа. Зато перспективы открываются — вряд ли кто-то будет оспаривать тот факт, что сфере экономики всюду уделяется огромное внимание.

12

Дмитрий ЖДАНОВИЧ, студент института тяги и подвижного состава, специальность «Подвижной состав железных дорог»:

Интеллект!

— Однажды ДВГУПС проводил выездную олимпиаду в моем родном городе Якутске. И я решился. По итогам олимпиады занял второе место. Тогда-то и задумался об учебе в этом институте. Меня всегда тянуло к технике, а тут выбор — глаза разбегаются! Меня никогда не пугали технические дисциплины, наоборот — физика и математика всегда давались легко. Это развивает ум, даже если ты вдруг не пойдешь по специальности. Но я точно пойду — у меня целевой договор с «Железными дорогами Якутии».



От олимпийского Сочи до космодрома «Восточный»

Студенческие отряды — это пространство в пространстве, но не замкнутое, как черная дыра, а открытое для всех инициативных, ярких и крутых.

Мария СМИРНОВА, Анна МЕШАЛКИНА из архива ДВГУПС

Старшее поколение с трепетом вспоминает время, проведенное в стройтрядах. Там была своя атмосфера, зарождалась настоящая дружба, там вспыхивала любовь на всю жизнь. Впрочем, почему мы ведем разговор в прошедшем времени? Все это есть здесь и сейчас.

После распада СССР во многих вузах страны студенческие строительные отряды (ССО) вдруг исчезли, стали ненужными. Но только не в «Железке» — ведь этот вуз прямо связан с железной дорогой, где всегда востребованы молодые рабочие руки. В ДВГУПС (тогда он был ДВГАПС — академия, а не университет) даже в сложные 90-е годы прошлого века стабильно действовал студотряд «Проводник», подаривший бесценный жизненный опыт и воспоминания на всю жизнь. Ах, этот маршрут «Хабаровск — Москва», как было сложно получить на него путевку и как все завидовали везунчикам!..

Когда в 2000-х годах начали возрождать студенческие отряды, ДВГУПС стал флагманом этого движения. Именно при «Железке» действует штаб СО, который координирует работу всех студотрядов края. Сейчас штаб координирует семь студотрядов, среди которых можно найти подходящий.

Каждый третий студент ДВГУПС прошел через СО. В движении участвуют студенты всех институтов, не только технари. Конечно, приоритет отдается студентам про-

фильных факультетов. Например, в отряд «Строитель» вряд ли пройдет экономист — ему придется выдержать сильнейшую конкуренцию с коллегами из института транспортного строительства. Да, в студотряды есть отбор, ведь, помимо практики, студенты получают зарплату. Так, в отряде «Путина» можно за сезон заработать на новый планшет, ноутбук или даже вожделенный iPhone. Правда, и трудиться там придется без отдыха, но оно того стоит.

ИСПЫТАНИЕ НА ПРОЧНОСТЬ

Работа в студотряде бывает очень тяжелой. К примеру, на «Путине» к концу смены новоиспеченные рыбаки валятся с ног от усталости.

У проводников матрасы тяжелые, вожатых дети периодически не слушаются. Но они не жалуются и на следующий год опять рвутся в отряд. Почему, ведь на каникулы можно найти работу попроще и в городе?

В студотрядах царит особая идеология, которой с ходу заражается каждая новая смена. Здесь нельзя схалявить, выдать халтуру, спрятавшись за спины товарищей. Здесь каждый на виду, сразу видно, чего он стоит. Случайные люди, бегущие от трудностей, лентяи не задержатся в отрядах, точнее, они не пройдут.

Те же, кто пройдет все испытания, получат вознаграждение. Нет, сейчас не о деньгах речь. Молодость

В глазах будущих работодателей участие в СО становится своеобразной маркой качества.

без романтики, дружбы и любви — не молодость, главный ее бич — одиночество. В студотрядах, несмотря на мошку, жару, ветер, усталость, никто не одинок. Никакими комфортными условиями не заменишь то чувство единения и душевной близости, которое возникает в студотряде. Студентов, прошедших «плюсы и минусы» отряда, видно сразу. Отношения, начавшиеся на стройке или под стук колес, — самые крепкие, надежные, проверенные. Трудности? Не смешите!

— Самая большая трудность — это когда вы сидите у костра — и заканчивается кипяток или когда рвется шестая струна на гитаре, — улыбается командир городского штаба студенческих трудовых отрядов Максим Архипов. — Ныть, как тяжело, трудно и устал, — не для нас, таким в студотряде делать нечего. В моем окружении очень много тех, кто нашел свое семейное счастье в студотряде. Да чего далеко ходить, мы с женой прошли всю студенческую отрядную жизнь вместе. Сначала вожатыми, а потом проводниками. Я уже на первом курсе пошел в студотряд.

ПРИВЕТ, КОСМОС!

В отряды «Вожатый», «Семинар», «Благоустройство» и «Волонтер» попасть тоже непросто. Вожатый должен стать для детей старшим братом, уверенным, умным, веселым, заботливым.

Без специальной подготовки и определенных личных качеств в этот отряд не попадешь. Студенты же ДВГУПС — желанные работники в детских оздоровительных лагерях. Каждую смену около 400 человек поступают в отряд «Вожатый» и каждого ждут на работе.

Работают студенты и на космодроме «Восточный» — одной из самых крутых строек страны. Как еще, скажите, молодому человеку попасть на строительство космодрома? А побывать на стартовой площадке, с которой, в клубах дыма и грохоте, взлетает к звездам ракета (привет Гагарину)? Помимо космодрома, за плечами отрядов — участие в олимпийских стройках в Сочи. Тогда специально был сформирован отряд «Дальневосточник». Сколько людей по стране могут сказать: «Я там был, это я сделал»?

Все студенты выкладываются по полной, но отдельно надо сказать о командирах отрядов. Вдумайтесь: еще будучи студентом, командир получает опыт руководящей ра-

Сегодня студенческие отряды вуза успешно работают на строительстве новой очереди БАМ и на космодроме «Восточный». Принимали участие студотряды ДВГУПС и в возведении олимпийских объектов в Сочи.

боты. А ведь «Железка» взращивает именно руководящий состав — главных инженеров проекта, начальников участков, ведущих экономистов, топ-менеджеров. Все мы знаем, какие требования предъявляются к высшему звену: помимо безупречного знания своего дела, нужны характер и организаторские способности, вот они и оттачиваются в работе. Командир студотряда после выпуска — фактически готовый руководитель.

Впрочем, студотряд — отличная школа жизни, уникальная возможность «пощупать руками» свою будущую профессию, понять на практике, как оно тут все работает. Преподаватели отмечают: студент после студотряда меняется, взрослеет, иначе относится к учебному процессу, от него уже не услышишь «а зачем мне это надо?».

ПОЧЕТНО И ПРЕСТИЖНО

В глазах будущих работодателей участие в СО становится своеобразной маркой качества.

Даже министр транспорта РФ сказал: если у студента в резюме нет строчки об участии в студотряде, то это не слишком хороший специалист. В последние годы государство проводит целенаправленную политику на развитие студотрядов. Появились целевые льготы для предприятий, привлекающих студентов, например, налоговые вычеты.

Не удивительно, что участие в студотряде становится хорошим конкурентным преимуществом в поисках работы после получения диплома. И многим поступают предложения еще курсе на втором-третьем. Ведь каждому предприятию нужна молодая смена, но брать «кота в мешке» никому не хочется. Вот и приглядываются руководители к студотрядникам, оценивают, выбирают лучших.

Студотряды — это реальная крутая тема! Больше связей — больше возможностей, куча знакомых по всей стране, — уверен участник олимпийской стройки в Сочи Андрей Караванов. — Студотряды — это почетно, престижно и полезно тебе и твоей стране!

Студотряды ДВГУПС

Железная воля к победам

Мария ДЖУС,
Марина ЛИТВИНОВА

из архива
ДВГУПС

Очень важно помочь студенту не только получить хорошее образование, но и поддержать его таланты, например, в спорте. Создать условия, пригласить высококлассных тренеров. И как результат: выпускники вуза занимают места на престижных соревнованиях. Самые подготовленные студенты входят в состав сборных команд России — по легкой атлетике, карате, греко-римской борьбе, вольной борьбе, спортивному ориентированию, силовому троеборью.

Тренеры ДВГУПС подготовили

38
победителей и призеров Всероссийских турниров по боксу и спортивной борьбе

26
победителей и призеров первенств и чемпионатов России

92
победителя и призера первенств и чемпионатов ДФО

22
победителя и призера Спартакиады студентов транспортных вузов России

«ТЯЖЕЛЫЕ» ПАРНИ

— Я учусь в естественно-научном институте на специалиста по охране труда, — говорит Михаил Власов, капитан команды ДВГУПС, — сильнейшей в троеборье. — Конечно, очень много времени занимает учеба — это логично! Но свободное время провожу в спортзале. Вся моя жизнь связана со спортом. Чего только не попробовал — футбол, баскетбол, стрельбу, даже танцы спортивные. А в итоге всерьез увлекся силовым троеборьем, которое на международном уровне называется пауэрлифтингом.

Михаил уверен, что ему повезло, прежде всего, с хорошим примером! Юрий Белкин — выпускник ДВГУПС, мастер спорта международного класса в силовом троеборье, трехкратный чемпион мира. Даже просто наблюдать за его тренировками — уже урок для тех, кто ставит перед собой высокие планки.

— В нашем вузе я занимаюсь под руководством Болислава Максимовича Щетины — это мастер спорта по тяжелой атлетике, заслуженный тренер России, благодаря которому многие выпускники ДВГУПС стали чемпионами, — продолжает он. В том числе и легенда российского пауэрлифтинга, семикратный чемпион мира Владимир Бондаренко.

Сначала я стремился в кандидаты в мастера спорта, — говорит Михаил. — Выступал на Кубке города и края. Второй серьезный шаг, который я наметил, — попасть в состав сборной страны. И это у меня получилось. В 2016 году впервые участвовал в первенстве чемпионата России в Арзамасе. Лучшие спортсмены собрались со всей страны. Я попал в тройку сильнейших. 752 килограмма показал в сумме трех движений: приседании, жиме штанги лежа и становой тяге.

Андрей Драчев

Третьим шагом в большой спорт стал отбор на чемпионат мира. В июне 2017 в составе сборной России Михаил Власов участвовал в чемпионате, проходившем в Минске. Защищал честь не только своего университета, но и всей страны!

Яркая «звезда» университета — Андрей Драчев. Это имя известно не только всему Хабаровскому краю, но и далеко за пределами Дальнего Востока и всей страны.

Чемпион мира и Европы по пауэрлифтингу в категории до 120 кг Андрей Драчев стал настоящей легендой своего вуза. Ведь именно здесь, на этих снарядах, он боролся сам с собой, добиваясь лучшего результата. И добился! Еще в ноябре 2011 года в городе Пльзень Чешской Республики прошел чемпионат мира по пауэрлифтингу, в котором приняли участие представители 48 стран. Андрей Драчев, тогда еще студент социально-гуманитарного института, выступал в весовой категории до 120 кг, стал серебряным призером. Андрей также установил мировой рекорд в сумме троеборья с результатом 1 т 75 кг 500 г.

Несколько лет назад спортсмен попробовал свои силы в бодибилдинге. Ради этого Андрей сбросил 30 килограммов!

Самые подготовленные студенты входят в состав сборных команд России — по легкой атлетике, карате, греко-римской борьбе, вольной борьбе, спортивному ориентированию, силовому троеборью.

В 2015 году он стал лучшим на Дальнем Востоке в абсолютной категории. В апреле 2017 года он впервые принял участие в открытом чемпионате Приморского края по бодибилдингу в категории «Экстремальный бодибилдинг» и занял первое место.

— Спорт помогает быть в форме, чувствовать по жизни уверенность, — утверждает Владимир Бондаренко. (Тот самый Бондаренко, которого называют не иначе, как легенда мирового пауэрлифтинга. Этот выпускник ДВГУПС входит в десятку самых сильных людей современной России!) Напомним, в истории российского пауэрлифтинга 1100 кг в сумме троеборья разменяли семь спортсменов. Но первым это сделал в марте 2005 года на чемпионате России в Казани Владимир Бондаренко. Он установил рекорды страны в приседаниях — 432,5 кг и тяге — 392,5 кг.

Вес Владимира тогда был 151 кг.

— Теперь многие даже не верят, что в школе я занимался волейболом, — улыбается известный спортсмен. — Пауэрлифтингом увлекся намного позже. А в «Железке» я получил блестящее образование — стал специалистом по экономике и управлению на предприятиях, проще говоря, менеджером.

А еще я очень признателен этому университету за то, что в нем создана такая мощная база. Из ДВГУПС вышла целая вереница знаменитых спортсменов. Многие из них стали чемпионами России, Европы и мира. Да что там! Уровень ДВГУПС позволяет воспитывать даже олимпийских чемпионов!

БЛИНЫ ДЛЯ ЧЕМПИОНКИ МИРА

— «Штангу поднимать — дело мужское!» — так мне говорили всегда и повсюду, — рассказывает Мария Ревва, выпускница ДВГУПС, чемпионка мира по пауэрлифтингу 2004 года. — Если бы я принимала это всерьез, то, конечно, никогда не стала бы чемпионкой мира.

...В ее жизни все определил случай. Шестнадцатилетней девчонкой, за год до поступления в ДВГУПС, она, как продолжатель династии железнодорожников, которую начал еще ее дед профессор Юрий Иванович Бармин, заглянула в спортзал ДВГУПС, чтобы узнать, как улучшить свою фигуру. И

Лучше гор может быть... только скалодром

В университете огромный спортивный комплекс: спортивные залы — универсальный, тяжелой атлетики, бокса, два зала для занятий шейпингом, борьбы и, конечно, легкоатлетический манеж (специализированное помещение с резиновым покрытием), где для соревнований сплошное раздолье — 185 метров по кругу. А еще имеются уникальный по своему оснащению скалодром, закрытый плавательный бассейн длиною 25 метров, шахматный клуб, зал для игры в дартс.
Есть открытые спортивные площадки — две из них баскетбольные, а также площадки для мини-футбола, пляжного волейбола, стадион и два теннисных корта.

познакомилась с заслуженным тренером России Владимиром Мулиным. И началось! Системные тренировки, научный подход, преодоления, достижения.

В 2002 году, на третьем курсе ДВГУПС, Мария стала чемпионкой России. И почти сразу вошла в состав сборной страны. Через год отправилась на международные соревнования по пауэрлифтингу среди женщин. На пятом курсе — весной 2004-го — снова победа, на российском чемпионате. А летом во Франции стала абсолютной чемпионкой мира.

— Прошло много лет, но в пауэрлифтинге я по сей день — сильнейшая! — говорит она. — Рекорд, который я поставила (становая тяга при весе 235 кг в категории у женщин до 60 кг), так никто и не побил. Разве забуду, как ревели трибуны. Как заслуженный тренер России Владимир Мулин кричал мне: «Готова на 240 килограмм!» А потом, после окончания чемпионата, он стоял на крыльце пансионата, где мы жили, и громко пел «День Победы». Этот день своей победы я запомнила навсегда! На протяжении 18 лет после окончания родного вуза работаю на железной дороге, специалистом по управлению и организации перевозочного процесса в дирекции управления движением. Спорт поддерживает меня всю жизнь.

ВПЕРЕД, НА ОЛИМПИАДУ

— Главная цель любого спортсмена — Олимпиада, — считает легкоатлет Артем Примак, который в 2015 году стал чемпионом России среди молодежи в тройном прыжке. Однако самым ярким впечатлением для Артема стал первый его большой чемпионат, который состоялся еще в 2012 году, в испанской Барселоне. Там 19-летний студент взошел на пьедестал почета как серебряный призер.

— Уже в первой попытке прыгнул довольно далеко — на 16 метров 43 сантиметра, — вспоминает легкоатлет. — Однако в третьей попытке мой основной соперник кубинец Педро Пичардо «улетел» на 16 метров 79 сантиметров. Но я свой результат улучшил в пятой попытке (16 метров 60 сантиметров). Тем не менее стать серебряным призером уже в первом международном старте — огромная удача.

В ДВГУПС Артем освоил востребованную профессию железнодорожника-управленца. И, конечно, во время обучения в университете Артем большую часть свободного времени проводил на тренировках. Например, каждый день в период учебы пробегал по два-три километра.

МЫ ВЕРИМ ТВЕРДО В ГЕРОЕВ СПОРТА

Кафедра физического воспитания и спорта была открыта в институте инженеров железнодорожного транспорта всего на четыре года позже его основания. Руководители вуза считали, что будущие инженеры должны быть сильными, ловкими и смелыми, уметь бороться за победу и знать, что такое «второе дыхание».

Не случайно студенты занимаются не только физическим воспитанием, но и спортом. Именно здесь, в больших и хорошо оборудованных спортивных залах (в ДВГУПС их сегодня целых девять) растят будущих чемпионов, мастеров спорта, победителей всероссийских и международных турниров.

Здесь играют во все спортивные игры, которые придумало человечество, — от шахмат до дартса. Танцуют, тягают штангу, играют в теннис и мини-футбол, плавают и карабкаются по отвесным стенам скалодрома. Кстати, в ДВГУПС даже скалодромов, модного нынче увлечения молодежи, целых два.

Для кого-то покидать мяч или поплавать часок на дорожке — хороший правильный отдых. Студент после нескольких пар действительно должен размяться. Это и полезно, и стимулирует мозг.

Но очень и очень многие говорят о том, какой отличной стартовой площадкой стал для их спортивной карьеры дальневосточный транспортный вуз.

Практически в каждом виде спорта ДВГУПС может гордиться своими спортсменами. О них пишут в газетах, их показывают по телевидению.

Известные спортсмены — выпускники ДВГУПС

Владимир Бондаренко — заслуженный мастер спорта, многократный победитель первенств и чемпионатов России, Европы, мира по пауэрлифтингу.

Мария Ревва — мастер спорта России международного класса (мсмк), многократный победитель первенств и чемпионатов России, Европы, мира, абсолютная чемпионка мира по пауэрлифтингу.

Андрей Драчев — мастер спорта международного класса, победитель и призер первенств России, серебряный призер чемпионатов Европы и мира по пауэрлифтингу.

Артем Примак — мастер спорта международного класса, многократный победитель первенств и чемпионатов России, призер первенства мира по легкой атлетике.

Татьяна Акмухамедова — мастер спорта,
1-е место на первенстве России, чемпионка России по легкой атлетике.

Павел Шелопугин — мастер спорта, победитель Всероссийских турниров по боксу.

Владислав Дыбцев — мастер спорта, второе место на чемпионате России, первое место на чемпионате мира по таэквон-до.

Владислав Дыбский — мастер спорта, победитель первенства России, победитель Всеяпонского первенства по карате.

Руслан Алиев — мастер спорта, член сборной команды России по борьбе, победитель международного турнира.

Баграт Назарян — мастер спорта, победитель первенства России, серебряный призер международного турнира по греко-римской борьбе.

Владислав Аксенников — кандидат в мастера спорта, победитель первенства России по классическому троеборью, член сборной команды России по пауэрлифтингу.

Алексей Перковский — мастер спорта, призер Спартакиады студентов транспортных вузов России по шахматам.

Павел Проходцев — призер Спартакиады студентов транспортных вузов России по шахматам.

Александра Фролова — мастер спорта, член сборной команды России по футболу, лучший бомбардир Всероссийского финала общероссийского проекта «Мини-футбол — в вузы».

Владислав Рубцов — кандидат в мастера спорта, бронзовый призер первенства России по легкой атлетике.

Александра Сибиковская — мастер спорта, член юниорской сборной команды России, победитель первенства России по спортивному ориентированию.

Каждый год событием в университете становятся захватывающие спартакиады «Первокурсник», «Общая спартакиада», «Здоровье», а также среди студентов, проживающих в общежитиях вуза.

Студентка ДВГУПС **Алена Сухорадина**

Мария Ревва, выпускница ДВГУПС, чемпионка мира по пауэрлифтингу 2004 г.

Их имена знают люди по всей стране, но и не только.

В ДВГУПС они попали в «правильные» руки, к грамотным тренерам. Каждый второй — мастер спорта или кандидат в мастера, каждый первый — судья или тренер сборной. Они видят в начинающем спортсмене потенциал, помогают подобрать комплекс упражнений, умеют вовремя сказать доброе слово и не дадут сойти с дистанции, если победа близка.

Растят не только отдельных спортсменов, но и команды, которые побеждают на соревнованиях — от вузовских спартакиад до чемпионатов России.

К примеру, здесь любят и умеют играть в футбол. Каждый год стенд с призами за участие в соревнованиях самых разных уровней пополняется новым кубком. Особенно хороши в футболе девушки. Женская команда по мини-футболу не раз побеждала и становилась призером Универсиад студентов вузов Хабаровского края и ЕАО, чемпионатов и Кубков Хабаровска, Хабаровского края, ДФО.

Два года назад девушки заняли шестое место в финале Общероссийского турнира проекта «Мини-футбол — в вузы». А капитан команды Алена Сухорадина удостоилась особого приза — «Лучший бомбардир».

Трудно рассказывать о спорте в ДВГУПС, не упомянув легкоатлетов. Среди них — спортсмены мирового уровня. Шесть метров 94 сантиметра — такую высоту «взял» Дмитрий Сорокин в тройном прыжке и попал в сборную команду, которая отправилась на чемпионат Европы. Артем Примак стал чемпионом России среди молодежи.

Всегда, когда проходят соревнования среди вузовских команд по спортивной борьбе, говорят о сборной ДВГУПС. Восхищаются, удивляются, завидуют. «Эх, таких бы спортсменов в нашу команду», — говорят знатоки, глядя, как дерутся ребята из транспортного вуза. Но это трудно назвать простым везением, удачным расположением звезд. Ведь отличных борцов в сборной вуза — не один и не два, а десятки. И каждый из них прошел подготовку в спортзалах ДВГУПС у опытных тренеров, мастеров своего дела. Поэтому есть победы — от студенческих спартакиад до Всероссийских и международных турниров. В ДВГУПС подготовлено 36 мастеров спорта России.

Один из лучших борцов вуза Баграт Назарян стал золотым призером первенства России, вошел в пятерку сильнейших и был приглашен в сборную России. В команде спортивной борьбы университета путей сообщения немало сильных борцов, которые также побеждают и становятся призерами.

Занятие скалолазанием, о котором мы уже говорили, в вузе превратилось в целый фестиваль Wild cat's climbing day. Задача фестиваля — не выявить сильнейших, а сделать сильными, ловкими и спортивными всех участников.

Можно говорить, что кипит спортивная жизнь ДВГУПС. Здесь просто любят спорт, активный образ жизни, движение и командную игру. Увлечения — поддерживаются, таланты — раскрываются. Для сотрудников университета и членов их семей открыты залы, где можно заниматься плаванием, волейболом, баскетболом и многими другими видами спорта. Даже если вы не гениальный спортсмен, а мечтаете просто поиграть в теннис субботним утром, у вас это обязательно получится.

ДВГУПС — университет чемпионов

Мария СМИРНОВА, Юлия ТЕРЕНТЬЕВА

из архива ДВГУПС

Точка старта: «Планета Голливуд»

Одобрительное «инженерный подход» обычно говорят тому, кто способен решить техническую задачу нестандартно, даже творчески. Можно ли развить такую способность? Преподаватели ДВГУПС ответят: да.

Система работы в вузе построена так, что помимо научной есть творческая, креативная сторона обучения. Для этого существует студенческий клуб ДВГУПС с различными студиями: современной хореографии, народного творчества (студия народной песни «Малахит» и хореографический коллектив «Самоцветы»), студенческий театр. Есть и эстрадно-джазовое направление — знаменитая «Планета Голливуд».

Ежегодно через творческие коллективы клуба проходят пятьсот и больше ребят. Несмотря на дополнительную нагрузку, никто из них не заваливает сессии. Занятия танцами повышают скорость мышления, а среди вокалистов никогда не бывает двоечников, ведь пение — это интеллектуальный труд. Попутно студенты учатся тайм-менеджменту — рациональному распределению времени. У них вырабатывается способность выстраивать рабочий день с наибольшей отдачей и, что всегда важно для родителей иногородних студентов, они не предоставлены сами себе. Они заняты интересным делом, а рядом с ними находятся умные, интеллигентные взрослые люди.

Из университета в результате усилий преподавателей и творческих наставников выходят уникальные инженеры с высокой конкурентоспособностью, настоящая творческая элита. Большинство устраивается по специальности, но даже спустя годы выпускники благодарят клуб за обретенную уверенность в своих силах и утрату шаблонного мышления.

Один из самых известных коллективов «Железки» — «Планета Голливуд». Он существует уже 15 лет, десять из которых носит звание «народный». К слову, на Дальнем Востоке всего два студенческих коллектива имеют это звание, второй — упомянутые выше «Самоцветы». «Планета Голливуд» — смешанный коллектив, поющий на разных языках в разных жанрах. Основной, конечно, — джаз, но ребята работают и в жанре soul, барбер-шоп (чаще всего «барбер-шоп-ансамбль» — это мужской квартет в составе баса, баритона и двух теноров, он способен звучать как полноценный хор), поют авторские произведения а капелла, выступают вместе с детскими студиями.

Попасть на «Планету» непросто, ведь конкурс очень высок, но если прошел в основной состав, то это надолго, лет на пять-шесть. Благодаря талантливым руководителям участники коллектива выступают на таких площадках, как Хабаровская краевая филармония, музыкальный театр, «Платинум Арена» и даже на знаменитой московской сцене Кремлевского дворца. Кстати, «голливудские» выпускники, покорившие кремлевских зрителей, за выдающиеся успехи в творческой деятельности отмечены особенными наградами федерального уровня — благодарностями министра транспорта Российской Федерации. И, конечно, есть лучшие из лучших, настоящие звезды «Голливуда», имена которых знают не только на Дальнем Востоке. Например, Анна и Сергей Уваровы, как их называют, самый романтичный дальневосточный дуэт, отправились в свой победный полет именно с «Планеты Голливуд».

ЗВЕЗДНАЯ ПАРА

Анна и Сергей познакомились на прослушивании. Анна уже выступала в шоу-группе, Сергею только предстояло доказать свой талант.

— Очень повезло с руководителем, — вспоминает Сергей Уваров. — Это я понял сразу, еще на прослушивании. Дарья Александровна Алферова, как в большое увеличительное стекло, умеет разглядеть задатки, способности и вообще есть ли они у тех, кто приходит в ее коллектив. В

душе я всегда был невероятно крутым артистом, верил в себя, но большие амбиции, как оказалось, это далеко не все. Предстояло многому научиться. Огромная удача, что рядом оказался настоящий профессионал, который помог мне раскрыть вокальные данные. Интуиция, индивидуальный подход и, в конце концов, талант руководителя нашего коллектива — все сплелось в одно целое.

На прослушивании Сергея оказалась и Анна. И случилось чудо — чудо большой, настоящей любви.

— Даже не знаю, почему я пошел ее провожать. Ведь мне нужно было совсем в другую сторону, — вспоминает Сергей. Говорили много: Анна рассказывала, что готовится стать психологом, а Сергей учился на специалиста по социальной работе. Что и говорить, профессии у них родственные, обе связаны с общением и заботой о людях. И кафедры по соседству. Да и на внутреннем уровне, и характерами эти двое тоже очень похожи.

— Мы привыкли ставить перед собой конкретные задачи и добиваться результата, — продолжают Сергей и Анна. — А вместе оказалось еще интереснее подбирать в репертуар песни, репетировать. Так что после занятий мы бежали на свою «планету» подзаряжаться адреналином, чтобы после, со свежими силами, браться за учебу.

Да, было сложно, нужно работать с полной отдачей, сдавать сессию и не пропускать репетиции. Но, по словам Анны, то время закалило их обоих на всю жизнь.

— За время учебы в университете мы получили не одно, а сразу два образования. Мы обрели уверенность в своих силах, в будущем. Если не одна профессия, то другая поможет в жизни, — считает Анна. — В любом случае университет дал нам невероятный старт, помог раскрыться и обрести себя.

Добавим: и друг друга. В стенах «Железки» многие студенты находят свою любовь, создаются семьи. Руководство университета приветствует такие союзы, иногородним молодоженам могут на период учебы выдать отдельную комнату в общежитии. Ведь семейный студент по-другому начинает воспринимать учебу. Он яснее понимает, что отличные знания нужны для хорошей (читай — с высокой зарплатой) работы.

Сейчас выпускники ДВГУПС, супруги Сергей и Анна Уваровы солируют в ансамбле «Амур» войск Национальной гвардии России. А перед этим был выход в полуфинал Всероссийского телепроекта «Новая звезда», где хабаровчанам рукоплескала вся страна.

— Оглядываясь на свою любимую «Железку», в которой научились всему, что определило наш дальнейший путь, понимаем главное: уровень подготовки в ней, как по выбранной специальности, так и в творчестве, невероятно высокий, — благодарят альма-матер Анна и Сергей.

Еще одна гордость университета — мужской квартет «Триумф».

ШАГИ К ТРИУМФУ

Художественный руководитель ансамбля Владимир Бабенко не скрывает: название коллектива полностью оправдано талантом исполнителей. Судите сами — пара репетиций, а через неделю уже победа в конкурсе «Голоса XXI века».

А все началось с «Планеты Голливуд», где познакомились и по-настоящему, на всю жизнь подружились Владимир Бабенко, Александр Пугаков, Тарон Григорян и Сергей Уваров. Объединила их огромная, космическая любовь к музыке, оказавшаяся настолько сильной, что и после выпуска из ДВГУПС ребята не смогли оставить сцену. В сентябре 2014 года они объединились в мужской квартет со смелым названием «Триумф». И сразу же победили в региональном этапе «Голосов XXI века».

Еще не смолкли аплодисменты в зале, как квартет получил приглашение на Всероссийский финал конкурса, в Санкт-Петербург.

Затем были многочисленные гастроли, участие в конкурсах, выступления на лучших площадках Хабаровского края, Приморья, Амурской области, ЕАО. Даже Белокаменная покорилась таланту хабаровчан. И ни одного промаха — только успех, только овации, только триумф.

Когда триумфальная четверка в смокингах появляется на сцене, зал замирает. Их зритель, как и эти четверо, обожает классический кроссовер, или, как еще называют этот музыкальный жанр, operatic-pop. Микс двух направлений — классического и эстрадного — просто завораживает! Песни, которые эти ребята дарят публике, звучат не только под плейбек, но часто и под живой аккомпанемент. Даже если вы никогда не слышали хабаровский квартет «Триумф» и счастье знакомства с этим коллективом у вас еще впереди, не поленитесь включить записи легендарной группы «Il Divo». Для хабаровских талантов эта группа стала чем-то вроде путеводной звезды. Но, как говорят сами вокалисты, без тех первых творческих шагов под руководством Дарьи Алферовой в «Планете Голливуд» не было бы ничего.

Примеры семьи Уваровых, квартета «Триумф», конечно, уникальны, не каждому дан такой яркий сильный талант, но у каждого из нас на небе есть своя звезда. И пусть она не «альфа», а «гамма», но это не значит, что к ней не нужно стремиться.

Студенческий клуб «Железки»

Resonanc'ные танцы

Танцевальная школа «Resonance» за десятилетия своего существования подарила сотням студентов возможность достичь невероятных высот.

ТАНЕЦ КАК СПОРТ

У истоков «Resonance» стояла Елена Краснова — гениальный тренер, мастер очень высокого уровня. В России «уличные танцы» еще только входили в моду. Кто-то даже не считал этот стиль танцев достойным больших сцен, мол, ерунда и кривляние. Но Елена Краснова видела потенциал хип-хопа и понимала степень его сложности. В нем нет балетных арабесок, зато есть свои уникальные элементы, выполнение которых только со стороны кажется легким. Шесть-семь лет нужно проработать в этом стиле, чтобы начать выдавать результат.

В начале было непросто еще и потому, что у хип-хопа в нашей стране не было истории, не было признанных школ и известных тренеров. «Resonance» начинал с нуля и, фактически, сам стал одной из таких признанных школ, а его тренеры — мэтрами хип-хопа.

Современный хип-хоп — сложный энергоемкий процесс, с уникальным рисунком танца. Танцорам нужна поистине акробатическая подготовка, они должны владеть своим телом в совершенстве. О мастерстве исполнителя говорит и темп, в котором он работает: элементы могут быть такими же, как у начинающего, но скорость движений такова, что у новичка дух захватит. Как усмехаются тренеры, это уже не просто танец, это спорт и не самый легкий. Тело нужно постоянно держать в тонусе, поэтому хочешь танцевать — веди здоровый образ жизни. Курящий или выпивающий студент не выдержит нагрузки, сразу сойдет с дистанции.

СТУПЕНИ К УСПЕХУ

Некоторое время назад Елена Краснова передала бразды правления подросшей смене — выпускникам школы «Resonance». Школа совершила ребрендинг, в ней выделилось более десяти танцевальных направлений. В составе школы были организованы три студии.

Появилась детская студия, в которой занимаются малыши от пяти лет. Среди них много детей выпускников «Железки» — вчерашние студенты быстро оценили те возможности, которые дает поступление в школу «Resonance». В университете много иногородних ребят, приехавших из небольших поселков, где нет активной культурно-общественной жизни. И вот для таких молодых людей школа становится мостом в другую, яркую, невероятную жизнь.

Как, например, для Михаила Кнышпеля, приехавшего из маленького приморского поселка, а теперь — одного из лучших танцоров школы. Михаил поступил в институт тяги и подвижного состава. Юноша попал в коллектив почти случайно: увидел объявление о наборе танцоров в младший состав «Resonance», из которого лучшие переходят в основной «Resonance Family».

Сейчас Михаил — гордость «Resonance», а история его успеха — стимул для таких же «обычных» ребят из глубинки. Заметим, что самых лучших танцоров могут перевести на бюджет. И это — лишь одна из полосок в широком спектре возможностей, которые получают воспитанники школы.

АМПЛИТУДА РАСТЕТ

Впрочем, хабаровские инструкторы не хуже — сейчас они держат марку вторых в стране. Выпускники студии хореографии «Resonance» успешно гастролируют в Москве, Санкт-Петербурге, а также за рубежом — странах Европы и Юго-Восточной Азии. Некоторые становятся инструкторами международного уровня и работают по всему миру. К примеру, Владимир Гущин, Алена Бабичева, Ольга Ткаченко — танцоры, востребованные в разных странах, невероятно крутые хореографы. И такими они стали благодаря «Железке». По секрету скажем: некоторые родители абитуриентов, приезжая в Хабаровск вместе с детьми «поступать», спрашивают «Это здесь в «Резонанс» принимают?». В приемной комиссии улыбаются в ответ: да, здесь, но придется еще учить сопромат, инженерную геологию, матстатистику и много других дисциплин.

Шутки шутками, но после выпуска участники не теряются и не забывают годы, проведенные в «Resonance». Один из воспитанников школы, закончив вуз, вернулся в родное Сковородино, где решил организовать отделение школы. Руководство университета искренне порадовала такая инициатива и, после урегулирования оргвопросов, официально открыло филиал.

В поиске смыслов

Один только раз за учебный год открывает двери публике студенческий театр-студия «Без вывески». И всякий раз премьера становится настоящим событием.

Все десять лет, которые существует этот театр, режиссер Роман Ким тщательно выбирает пьесы, отдавая предпочтение актуальным провокационным сюжетам. Театральная труппа, направляемая режиссером, тонко обыгрывает каждую деталь, извлекая смыслы, скрытые между строк.

Первый спектакль студенческого театра «Чморик» до сих пор на слуху. Еще бы! При одном только упоминании о дедовщине в армии актовый зал вуза не раз переполнялся зрителями. Постановка получилась смелой и поучительной, она говорила об армии, но поднимала проблемы нашего общества в принципе: можно ли обижать того, кто слабее, если тебе за это ничего не будет? Как реагировать на несправедливость, если лично тебя она не касается?

Оглушительный успех имела и постановка по одноименной пьесе Славомира Мрожека «В открытом море». Сцена и вправду превратилась в настоящее море с рыбками — они во множестве плавали в стеклянных банках, заполнивших подмостки. И в этой водной пустыне трое обреченных людей стояли перед жестоким выбором: кого же съесть? Кто достоин жить? Кому умереть? Постановка студенческой труппы по пьесе Юлии Поспеловой «Мой дед» в 2017 году завоевала Гран-при на фестивале «Студенческая весна». Воспоминания о своем деде, которыми делился с залом каждый из участников этой постановки, переплелись в яркий собирательный образ. А когда в зале загорелся свет, у зрителей на глазах блестели слезы. Кто-то произнес: «Мой дед был таким! Все это про него».

Каждый спектакль театра «Без вывески» задает вечные, но актуальные вопросы, становится не просто развлечением, а «курсовой для души».

Роман Ким, режиссер театра «Без вывески» ДВГУПС:

— Как только начинается учебный год, в наш театр приходят новички. До ста человек! Среди них студенты, которые хотят выступать на сцене. Обычно они так и говорят: «Не умею ни петь, ни танцевать, поэтому хочу быть артистом». Кстати, некоторые из них в школах, где учились, действительно были «звездочками», играли в разных постановках. На самых первых занятиях становится понятно, кто из студентов действительно стремится освоить ремесло артиста, а кто пришел просто провести время, посмеяться.
Для начала я предлагаю им выполнить несложные задания, нацеленные на раскрепощение, «публичное одиночество». Например, выйти на сцену и перед незнакомыми людьми прочесть какое-то стихотворение или с листа отрывок пьесы. Многие стесняются, говорят: «Мне неловко. Можно, я только вам прочту?» Лишь немногие, процентов десять из всех желающих быть артистами, могут сразу это выполнить. Интересны и задания, направленные на доверие к режиссеру. Скажем, разбежаться и прыгнуть со сцены или подойти к «зрителю» и... накричать на него. «Зачем это нужно?» — размышлять не стоит! В театре, как в армии, требуется выполнять задания режиссера. Но бывает, что человек просто посещает репетиции, ничего не делая, как это было с одной из студенток, а спустя год она вдруг раскрылась и на фестивале «Студенческая весна» — получила награду за «главную женскую роль». Внешние данные для наших артистов значения не имеют. Препятствием для выхода на сцену могут стать ярко выраженные речевые дефекты речи. Хотя даже в таких случаях бывают исключения. Один из студентов, например, заметно заикался, но для него нашлась специальная роль. А различные невнятности или, скажем, шепелявость можно преодолеть тренировками. Выпускники нашего театра развивают уверенность и коммуникацию, они четко излагают свои мысли, очень доброжелательны и прекрасно ладят с людьми. И все это помогает им как в целом по жизни, так и в карьерном росте. Они успешные люди!

...И, конечно, петь лучше с хором

Денис ЖЕЛТОУХОВ, ведущий артист краевого музыкального театра, заслуженный артист РФ

— С замечательным эстрадно-джазовым хором «Магистраль» я знаком более десяти лет, с самого его основания. Вместе мы выступали не раз, в том числе и на моем сольном концерте. Конечно, состав неизбежно меняется, вчерашние студенты уходят работать, но неизменен принцип работы коллектива — никогда не останавливается на достигнутом. На любом конкурсе, концерте, фестивале хор звучит профессионально, при этом постоянного развивается и растет.

Мне запомнилось прекрасное исполнение песни Магомаева «Земля — родина любви», соло хора песни из фильма «Ярослав Мудрый». А как здорово мы вместе выступали на праздничном концерте для ветеранов, поставленном артистами краевого музыкального театра! И на городском юбилейном концерте, где пели торжественное «День Победы». Для ребят участие в таких больших концертах — уникальная возможность выйти на одну сцену с лучшими творческими коллективами Хабаровского края.

Когда Наталья Желтоухова, руководитель «Магистрали», только формировала коллектив, у ребят не было ни стиля, ни жанра, ни какого-то определенного направления. Это были просто единомышленники, человек 18. Для начала исполнили «Гаудеамус» — студенческий гимн. Это и был первый решительный шаг к долгому творческому пути.

В юбилейный для вуза 2017 год количество участников возросло более чем в два раза — до 40. Они пели известные песни «Как прекрасен этот мир», «Всегда со мной моя Россия», «Дети войны». Публика не скрывала восторга: все это ей понравилось. Окрыленные успехом, артисты решили пойти дальше и разработали интересную джазовую программу, в которой и негритянский спиричуэлс, и композиции из репертуара группы «Queen».

«Магистраль» каждый год участвует в фестивале «Студенческая весна», а это серьезное испытание своих сил и таланта. Я очень рад, что хор выходил в призеры, становился лауреатом первой степени. Услышать «Магистраль» можно не только на выступлениях в вузе, краевых конкурсах, но и на правительственных концертах, в составе сводного Хабаровского хора. А ведь в нем поют только профессионалы, причем студентов ДВГУПС они принимают за «своих».

Не знаю, как сложится судьба участников хора после выпуска, но знаю, что эти ребята ни при каких обстоятельствах не растеряются в жизни.

Студенческий клуб «Железки»

Образовательные программы

150 На 2017 год университет выставил на рынок образовательных услуг более 150 программ по приоритетным направлениям экономики, науки и техники.

ПРОГРАММА СРЕДНЕГО ОБЩЕГО ОБРАЗОВАНИЯ ПРОГРАММЫ СРЕДНЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ	
08.02.01	Строительство и эксплуатация зданий и сооружений
08.02.10	Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство
11.02.06	Техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования (железнодорожный транспорт)
13.02.07	Электроснабжение (железнодорожный транспорт)
23.02.01	Организация перевозок и управления на транспорте (железнодорожный транспорт)
23.02.06	Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (Локомотивы)
23.02.06	Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (Электроподвижной состав)
23.02.06	Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог (Вагоны)
27.02.03	Автоматика и телемеханика на транспорте (на железнодорожном транспорте)
31.02.1	Лечебное дело
31.02.2	Акушерское дело
31.02.5	Стоматология ортопедическая
31.02.6	Стоматология профилактическая
34.02.01	Сестринское дело
ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ ПРИКЛАДНОГО БАКАЛАВРИАТА	
13.03.2	Электроэнергетика и электротехника
23.03.01	Технология транспортных процессов. Транспортная логистика
23.03.2	Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов
27.03.2	Управление в технических системах
ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ АКАДЕМИЧЕСКОГО БАКАЛАВРИАТА	
01.03.02	Прикладная математика и информатика
08.03.01	Строительство
09.03.1	Информатика и вычислительная техника
09.03.2	Информационные системы и технологии
09.03.3	Прикладная информатика
11.03.02	Инфокоммуникационные технологии и системы связи
13.03.02	Электроэнергетика и электротехника
20.03.01	Техносферная безопасность
21.03.01	Нефтегазовое дело
23.03.1	Технология транспортных процессов. Организация и управление на воздушном транспорте
27.03.1	Управление качеством
37.03.01	Психология
38.03.1	Экономика
38.03.2	Менеджмент
38.03.3	Управление персоналом
38.03.05	Бизнес-информатика
38.03.06	Торговое дело
39.03.02	Социальная работа
40.03.01	Юриспруденция
43.03.1	Сервис
43.03.2	Туризм
ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИТЕТА	
08.05.1	Строительство уникальных зданий и сооружений
08.05.2	Строительство, эксплуатация, восстановление и техническое прикрытие автомобильных дорог, мостов и тоннелей
10.05.1	Информационная безопасность автоматизированных систем
20.05.01	Пожарная безопасность
23.05.01	Наземные транспортно-технологические средства
23.05.3	Подвижной состав железных дорог
23.05.4	Эксплуатация железных дорог
23.05.5	Системы обеспечения движения поездов
23.05.6	Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей
37.05.02	Психология служебной деятельности
38.05.1	Экономическая безопасность
38.05.2	Таможенное дело
ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ МАГИСТРАТУРЫ	
01.04.02	Прикладная математика и информатика
08.04.01	Строительство
09.04.1	Информатика и вычислительная техника
09.04.2	Информационные системы и технологии
10.04.1	Информационная безопасность
11.04.1	Инфокоммуникационные технологии и системы связи
12.04.1	Фотоника и оптоинформатика
13.04.02	Электроэнергетика и электротехника
20.04.01	Техносферная безопасность
23.04.01	Технология транспортных процессов
27.04.1	Управление в технических системах
37.04.01	Психология
38.04.1	Экономика
38.04.2	Менеджмент
38.04.3	Управление персоналом
38.04.06	Торговое дело
38.04.08	Финансы и кредит
39.04.02	Социальная работа
40.04.01	Юриспруденция
43.04.1	Сервис
43.04.2	Туризм
ПРОГРАММЫ ПОДГОТОВКИ НАУЧНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИХ КАДРОВ В АСПИРАНТУРЕ	
05.06.01	Наука о земле
08.06.01	Техника и технология строительства
09.06.01	Информатика и вычислительная техника
13.06.01	Электро— и теплоэнергетика
15.06.01	Машиностроение
20.06.01	Техносферная безопасность
22.06.01	Технологии материалов
23.06.01	Техника и технология наземного транспорта
27.06.01	Управление в технических системах
37.06.01	Психологические науки
38.06.01	Экономика
39.06.01	Социологические науки
40.06.01	Юриспруденция
44.06.01	Образование и педагогические науки
46.06.01	Исторические науки и археология
47.06.01	Философия, этика и религиоведение
51.06.01	Культурология

Сферы деятельности

Предприятия и организации, где работают выпускники Дальневосточного государственного университета путей сообщения

Предприятия железнодорожного транспорта и транспортной инфраструктуры, автотранспорта

Космодромы, предприятия авиационной и ракетно-космической промышленности

ТОП-менеджмент государственных и бизнес компаний

Авиакомпании, авиастроительные предприятия

Строительные холдинги и компании

Предприятия жилищно-коммунального хозяйства

Энергоинжиниринговые холдинги, энергетические предприятия и компании

Банковская система, финансовые компании, федеральная налоговая служба, аудиторские компании

Информационно-вычислительные центры, компании-производители электроники

Государственные надзорные органы, прокуратура, таможенная служба, адвокатские конторы

Органы государственного и муниципального управления

Агентства по подбору персонала

Службы психологической поддержки, центры психологии и психотерапии

Нефтегазовые корпорации, нефтедобывающие предприятия

Вооруженные силы, МЧС, ФСБ, полиция

Транспортные компании, логистические фирмы

Рекламные агентства, маркетинговые и PR компании

Предприятия и организации туристической индустрии, гостиничный бизнес

Научные направления

Университет проводит научные исследования по проблемам:

1 подвижного состава железных дорог: исследование и конструирование узлов и деталей подвижного состава, совершенствование обслуживания и ремонта подвижного состава, автоматизация режимов управления

2 энергоснабжения на железнодорожном транспорте: исследование и конструирование систем и устройств энергоснабжения, повышение их надежности

3 систем обеспечения безопасности движения поездов, систем передачи информации, оптимизации технологической связи

4 конструктивных решений и методов расчетов железнодорожного пути, промышленных и гражданских зданий, прогнозирования деформации земной поверхности, освоения подземного пространства

5 проведения экспертизы предприятий транспорта, промышленности и строительства, их промышленных производств, работ, материалов, изделий и деятельности, связанной с повышенной опасностью

6 транспортно-технологических систем страны и регионов

7 моделирования сложных транспортных систем, оптимизации транспортных потоков

8 экологии, охраны окружающей среды

9 совершенствования управления железнодорожным транспортом

10 информационно-аналитических систем управления предприятиями транспорта, промышленности и строительства, управления потоками информации, защиты информации

11 разработки новых видов материалов, технологий

12 техногенной и промышленной безопасности

13 экономики и управления профессиональным образованием и кадрового обеспечения отрасли

14 аналитических и численных методов исследования дифференциальных уравнений и их применения к задачам механики сплошных сред, динамики, устойчивости, управления и идентификации в статически неопределенных ситуациях

15 начально-краевых задач для нелинейных уравнений с частными производными и их приложений в механике сплошных сред

16 рыночных отношений на железнодорожном транспорте и в промышленности, разработки и оценки экономических параметров работы железных дорог, управления ресурсами железнодорожного транспорта

dvgups.ru