

В. Н. СМИРНОВ,  
д. т. н., заведующий кафедрой «Мосты»  
ФГБОУ ВО «ПГУПС Императора Александра I»

## КАФЕДРА «МОСТЫ» ПГУПС: ОТ ТЕОРИИ К ПРАКТИКЕ

*Исполняется 135 лет кафедре «Мосты» Петербургского государственного университета путей сообщения. Как структурное подразделение Института путей сообщения, основанного в 1809 году указом Александра I, она была образована в 1883 году. За эти долгие годы кафедра воспитала тысячи инженеров-мостостроителей, способных проектировать, строить и эксплуатировать мостовые сооружения любой степени сложности.*



В 2018 году на кафедре трудятся 3 профессора, 12 доцентов, 8 старших преподавателей. Кроме того, на сегодняшний день есть 12 аспирантов. Имеются также учебная и научная лаборатории. В штате кафедры состоят 13 преподавателей. Еще 10 — совместители, что оправдано необходимостью поддерживать тесные контакты с работниками производственных организаций, находящимися, образно говоря, на острие технического прогресса.

Связь с производством помогает в трудоустройстве выпускников, дает возможность учитывать запросы и требования работодателей. Достаточно сказать, что Государственная аттестационная комиссия (ГАК) по защите выпускных квалификационных работ (ВКР) состоит в основном из руководителей производственных организаций. Их большой опыт и высокая требовательность позволяют ставить высокий уровень требований к выпускникам в части их профессиональной компетентности.

В состав ГАК в 2018 году входят председатель совета директоров АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» к. т. н. Ю. П. Липкин, технический директор АО «ЗСД» к. т. н. С. З. Супоницкий, генеральный директор ОАО «Трансмост» Е. Г. Агафонов, начальник отдела инженерных сооружений Службы пути Октябрьской железной дороги Т. А. Назаров.

Дипломные проекты в большинстве случаев разрабатываются выпускниками на реальные темы. При этом многие транспортные объекты будущего как бы проходят предварительную апробацию. К примеру, мосты через Неву в Петербурге в створе улицы Коллонтай, в створе улиц Фаянсовая и Зольная и другие неоднократно обсуждались в ходе защиты дипломных проектов и получили высокую оценку ГАК.

Созданный при кафедре Попечительский совет, возглавляемый С.З. Супоницким, оказывает помощь кафедре, в частности, в ее издательской деятельности. Благодаря помощи таких организаций, как АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» (генеральный директор И.Ю. Рутман), ЗАО «Пилон» (генеральный директор В.А. Шмидт), ЗАО «Институт «Стройпроект» (генеральный директор А.А. Журбин), ОАО «Трансмост» (генеральный директор Е.Г. Агафонов) изданы подготовленные нашими сотрудниками книги по истории кафедры и отечественного мостостроения, по проектированию, строительству и эксплуатации мостовых сооружений.

Наша научная деятельность тесно связана с нуждами и проблемами производства. Сотрудничество с проектными организациями позволило кафедре осуществить научное сопровождение проектов, разработанных ПАО «Ленгипротранс», ОАО «Трансмост» и др.

Однако уход с рынка мостостроения таких крупных организаций, как Мостострой №6, Мостоотряд-19, Ленмостострой, с которыми у кафедры были достаточно прочные связи, внес определенные сложности, в частности, в организацию и проведение производственной практики. Возникает необходимость в некоем адаптационном периоде, чтобы наши новые партнеры смогли содействовать в подготовке кадров мостостроителей так же эффективно, как это было отлажено раньше. На сегодняшний день наиболее ярко свои возможности в петербургском мостостроении демонстрирует ЗАО «Пилон» (председатель совета директоров М.Д. Блиадзе), и мы возлагаем надежды на эту подрядную организацию.

Работа выпускающей кафедры по подготовке кадров для мостостроительной отрасли может быть эффективной только при тесном взаимодействии трех сторон: вуза, бизнеса и государства. На наш взгляд, такого сотрудничества сейчас, к сожалению, не наблюдается.



*Первым заведующим кафедрой «Мосты», с 1883 по 1908 гг., был Леопольд Федорович Николаев, в 1901–1905 гг. также являвшийся ректором института. Ученый, внесший выдающийся вклад в развитие российской школы мостостроения,*

*опубликовал 27 научных работ, несколько классических учебных пособий не только для студентов, но и для инженеров-проектировщиков. В Санкт-Петербурге самым известным его детищем является Троицкий мост.*

Вуз продолжает готовить кадры для отрасли. Однако в современных условиях эту работу затрудняет обюрокращивание учебно-воспитательного процесса со стороны Минобрнауки РФ на фоне недостаточного участия Минтранса РФ в решении кадрового вопроса, в частности для мостостроения. А бизнес, как правило, вообще не проявляет заинтересованности в том, чтобы вкладываться в подготовку специалистов. Необходимы поиски взаимовыгодного сотрудничества в решении этой проблемы, причем, говоря «мостовым» языком, для транспортных вузов «закоперщиком» здесь должен быть главный работодатель, то есть Минтранс РФ.

Все согласны с тем, что «теория без практики мертва». При плановом хозяйстве мостовой организации государством четко ставилась задача — обеспечить прохождение студентами практики в соответствии с программой. На основании такой установки заключался соответствующий договор между вузом и предприятием. Отметим, что к практике все относились очень ответственно. Срок ее был достаточно продолжительный: для третьего курса — восемь недель, для четвертого — двенадцать. В результате предприятие имело прямую заинтересованность в практикантах. Их можно было задействовать как серьезную рабочую силу на объекте в качестве, скажем, бетонщиков, арма-