

КАФЕДРЕ «МОСТЫ» ПЕТЕРБУРГСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ – 130 ЛЕТ

История кафедры как структурного подразделения нашего вуза, от момента ее создания до 125-летнего юбилея, который отмечался в 2008 году, достаточно подробно освещена в различных изданиях. А как жила кафедра последние пять лет, что произошло за это время?

За прошедшую пятилетку произошли достаточно серьезные изменения в образовательном процессе. Стало привычным поступление в вуз исключительно по результатам сдачи в школах единого государственного экзамена (ЕГЭ) – приемные экзамены в университете остались в прошлом. Специальность «Мосты и транспортные тоннели» была заменена специальностью «Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей». На кафедре возобновилось преподавание дисциплин для студентов очно-заочного (вечернего) факультета. В вузе введена балльно-рейтинговая система контроля знаний студентов.

Эти и другие нововведения, к сожалению, не улучшили, а серьезно осложнили работу кафедры. Введение ЕГЭ отрицательно сказалось на уровне школьной подготовки молодежи, о чем свидетельствует большой процент отчисленных на первом курсе. А вузу приходится прилагать дополнительные усилия для адаптации первокурсников к условиям процесса обучения в высшей школе.

Программами по новой специальности («Строительство железных дорог, мостов и транспортных тоннелей») в явном виде не предусмотрено обучение студентов основам проектирования, строительства и эксплуатации автодорожных мостов. Это при том, что в наше время строятся главным образом автодорожные, а не железно-дорожные мосты. Бывшее ранее единым учебно-методическое объединение, где регулярно собирались для обсуждения методических вопросов специалисты в области железнодорожных и автодорожных мостов и тоннелей, разделилось на две части, что нельзя считать правильным.

Студенты-вечерники теперь учатся по так называемой блочной системе. В течение всего нескольких недель (части семестра) они должны изучить целую дисциплину, например, «Проектирование железобетонных мостов», подготовить и защитить курсовой проект, сдать экзамен. После завершения курса обучения по данному блоку «загружается» очередная дисциплина, преподаваемая уже на другой кафедре. Практика показала, что студент не успевает осво-

ить такой объем знаний по отдельной дисциплине за столь ограниченное время.

Деканат вечернего факультета попытался решить этот вопрос переносом завершающей стадии (защиты, проекта и экзамена) на конец семестра, но студенту, работающему над проектом без преподавателя, как правило, не удается решить задачу в срок, образуется задолженность. Видимо, блочный подход целесообразен и возможен для дисциплин без курсовых проектов, но мостовая специальность как раз и сильна необходимостью выполнять самостоятельные работы в виде курсовых работ и проектов.

Не берусь судить о следующей новации – балльно-рейтинговой системе как стимуляторе активности студентов, но преподавателю она точно прибавила хлопот. Ведение опросов и других мер контроля при чтении лекций на потоке в 50–60 человек отнимает время, которого и так недопустимо мало для того, чтобы дать студенту основы читаемой дисциплины.

Требует совершенствования и заочная система обучения, так как сессии студентов-заочников проходят одновременно с учебой студентов дневного и вечернего отделений. В связи с не-



достаточностью аудиторного фонда возникают трудности при проведении лекционных занятий с применением технических средств обучения, от чего страдает качество обучения в целом. Разумнее было бы перенести учебу заочников на период экзаменов или зимних каникул студентов очного отделения.

Реформирование высшей школы должно вестись очень аккуратно, чтобы не растерять то ценное, что накоплено профессорско-преподавательским составом за многие годы. И прежде всего, на наш взгляд, следует при реформировании обратить внимание на острую необходимость поддержки педагогов. В частности, давно стоит вопрос о срочном решении проблемы «омоложения» профессорско-преподавательского состава и привлечении на кафедры молодых, способных к преподаванию специалистов, мотивированных на выполнение диссертационных работ, то есть готовых и к преподаванию, и к научной работе.

Существующий ныне уровень оплаты труда преподавателей чрезвычайно низок, он не стимулирует способных инженеров, имеющих склонность к преподавательской работе. И в этом ключ проблемы. Высказываются (и не без основания) опасения, что после ухода на заслуженный отдых преподавателей, выросших на традициях советской высшей школы, не исключена вероятность кризиса нашего образования в связи с явной нехваткой научно-педагогических кадров.

Известно, что в царские времена доцент мог содержать кухарку (!) и неработающую жену. Зарплата доцента в советские времена была под стать зарплате руководителя предприятия. Сейчас положение, как известно, значительно изменилось. По данным профессора И.Г. Овчинникова (журнал «Дорожная держава», № 42/2012) зарплата ассистента в вузе составляет 6300 рублей в месяц, доцента – около 11 000 рублей, а профессора – 20 000. Для сравнения: зарплата профессора в США составляет порядка \$100 000–200 000 в год, то есть в переводе на наши деньги он зарабатывает от 250 000 до 500 000 рублей в месяц. А американцы, как известно, деньги на ветер не бросают.

В настоящее время научно-педагогический потенциал кафедры «Мосты» достаточно высок. На ней трудятся пять профессоров, семь доцентов, тринадцать ассистентов при двенадцати штатных единицах. То есть часть сотрудников занимает лишь доли ставок, работая на кафедре в качестве совместителей.

Искусственные сооружения на кафедре изучают студенты дневного, вечернего и заочного отделений строительного факультета и Института повышения квалификации и переподготовки. Магистров и бакалавров в настоящее время нет, на кафедре обучаются будущие инженеры по пятилетней программе.

Кафедра имеет две лаборатории – учебную и научно-исследовательскую. В учебной лаборатории изучаются вопросы эксплуатации мостов в рамках курсов «Содержание и реконструкция мостов» и «Испытания мостов». В научно-исследовательской – выполняются НИР по обследованию и испытанию мостов. Ежегодно кафедра реализует план хозяйственных работ в объеме 8 млн рублей.

Основную цель кафедры, как и прежде, мы видим в подготовке квалифицированных специалистов для мостостроительных организаций. Уместно заметить, что эффективность нашей работы была бы гораздо больше, если бы мостовой бизнес более активно включался в образовательный процесс, поскольку именно он больше всего заинтересован в высоком уровне подготовки наших выпускников.

Формы такого участия могут быть самые разные. Например, работа на кафедре в качестве преподавателей-совместителей, что у нас уже практикуется. Мы благодарны за понимание наших кадровых проблем ЗАО «Институт Гипростроймост – Санкт-Петербург», ЗАО «Институт «Стройпроект», ОАО «Трансмост», ОАО «Мостострой-6», ОАО «Ленгипротранс». С радостью приняли бы помощь в формировании рабочих программ дисциплин, в создании условий для мотивации наших молодых преподавателей, их материальной заинтересованности.

В.Н. Смирнов,
заведующий кафедрой «Мосты»
ПГУПС, д-р техн. наук

