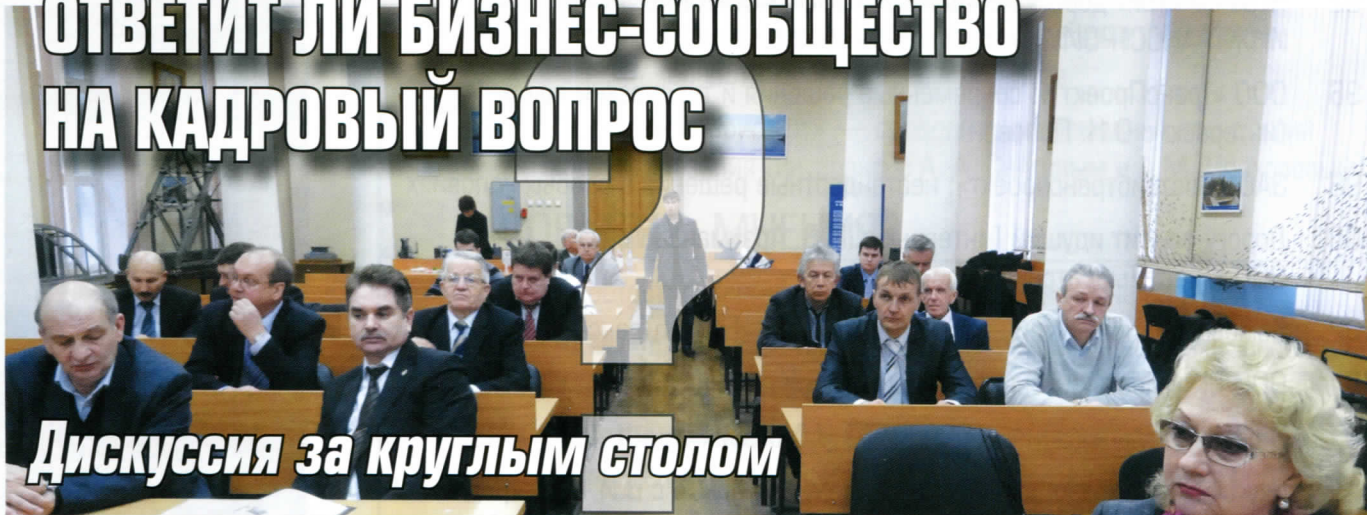




ОТВЕТИТ ЛИ БИЗНЕС-СООБЩЕСТВО НА КАДРОВЫЙ ВОПРОС



Дискуссия за круглым столом

В февральском номере журнала «ДОРОГИ. Инновации в строительстве» была опубликована статья профессора Петербургского государственного университета путей сообщения (ПГУПС) В.Н. Смирнова «Ответит ли бизнес-сообщество на кадровый вопрос?». Автор обозначил болезненные для высшей профессиональной школы проблемы, они же послужили и темой круглого стола, организованного совместно нашим журналом и кафедрой «Мосты» ПГУПС. Состоялось это мероприятие 23 марта 2012 года.



С о стороны мостового бизнес-сообщества в дискуссии приняли участие генеральный директор ЗАО «Гипрострой-мост — Санкт-Петербург» Игорь Евгеньевич Колюшев, первый заместитель генерального директора ЗАО «Институт «Стройпроект» Александр Юрьевич Смирнов, генеральный директор ОАО «Трансмост» Евгений Геннадьевич Агафонов, директор СПб ГУП «Мостотрест» Дмитрий Юрьевич Петров, генеральный директор ЗАО «Петербургские дороги» Евгений Семенович Баскин, генеральный директор

ООО «Мостовое бюро» Сергей Львович Шапиро, советник генерального директора ОАО «Мостострой № 6» Сергей Владимирович Чижов, технический директор ОАО «Мостоотряд № 19» Михаил Валерьевич Шилов и др.

Высшую школу на обсуждении представляли и. о. ректора ПГУПС Александр Петрович Ледяев, заведующий кафедрой «Мосты» Владимир Николаевич Смирнов, заведующий кафедрой «Мосты и тоннели» Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета (СПбГАСУ) Владимир Аппо-

линарьевич Быстров, преподаватели ПГУПС. Чтобы поделиться опытом и познакомить собравшихся с тем, как обстоят дела у омских коллег, в мероприятии приняла участие заведующая кафедрой «Мосты» Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии (СибАДИ) Тамара Андреевна Шишова.

Отечественная вузовская дорожно-мостовая наука находится в трудном, если не сказать катастрофическом, положении. В настоящее время финансирование НИОКР в России ниже, чем было в советский период, и со-



ставляет всего около 1% расходов федерального бюджета. (Для сравнения: в США эта цифра равна 2,8%, в Финляндии — 3,5%, в Израиле — 4,9%.) Острая нехватка специалистов, дорожников и мостовиков, ощущается практически во всех регионах РФ. Профессорско-преподавательский состав выпускающих кафедр постепенно стареет, а на смену никто не приходит: в ущерб науке и преподавательской деятельности аспиранты выбирают бизнес. Увы, их можно понять: ставка преподавателя в 3–5 раз ниже заработной платы инженера в строительной или проектной организации. «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года» запланировано увеличение объемов строительства автомобильных дорог и, соответственно, искусственных сооружений. Если в ближайшее время не будут предприняты шаги для решения кадровой проблемы профессиональной дорожно-мостовой высшей школы, то реализовывать эти масштабные проекты будет просто некому.

К сожалению, приходится признать, что российское государство самоустранилось от решения проблем вузов, и поэтому высшим учебным заведениям, чтобы не просто выживать, а успешно справляться с возложенной на них обществом обязанностью, необходима помощь непосредственных потребителей «кадрового продукта» высшей школы — бизнес-структур и проектных институтов.

Дискуссия началась с выступления представителей высшей школы. Открывая заседание круглого стола, В.Н. Смирнов, заведующий кафедрой «Мосты» ПГУПС, пожелал всем конструктивного диалога и кратко рассказал об истории кафедры, которой в следующем году исполняется ни много ни мало 130 лет. Такая дата, конечно,

напоминает об особой ответственности преподавателей кафедры, которые должны обеспечивать российское мостостроение достойными специалистами. В настоящее время на кафедре работают 5 профессоров, 8 доцентов и 9 ассистентов, в том числе в штате только 5 человек, а 6 мест занимают преподаватели-совместители, которые преподают на дневном, вечернем и заочном факультетах, но основное их место работы — мостостроительные, проектные и эксплуатационные организации, где они являются ГИПами, руководителями проектов, ведущими специалистами.

«Это весьма способные, талантливые люди, но, будучи занятыми на основном месте работы, они не имеют возможности посвящать студентам столько времени, сколько бы нам хотелось. Тем не менее их помощь неоценима, и мы готовы в ноги им кланяться за самоотверженность, — говорит Владимир Николаевич, — потому что, стыдно сказать, месячная оплата труда совместителя-ассистента (четверть ставки) составляет всего 1500 рублей в месяц!»

По этой же причине не хватает кафедре работающих на постоянной основе преподавателей высокого уровня в ранге ГИПов и главных инженеров, которые, тяготея к науке, могли бы полностью посвятить себя преподавательской и научной деятельности. И даже, несмотря на то что в ПГУПС доцент получает около 30 тыс. руб., что значительно выше, чем в некоторых других вузах, это не спасает ситуацию, так как специалист такого уровня, даже защитив диссертацию и став доцентом, получает в вузе в 2–3 раза меньше, чем если бы он работал на производстве. «Сейчас без помощи бизнеса мы сделать ничего практически не можем, — продолжил В.Н. Смирнов, — и чем раньше мы начнем действовать, тем больше надежды на успех в решении кадровых проблем отечественного мостостроения».

Одним из возможных путей преодоления трудностей Т.А. Шишова назвала опыт сотрудничества СибАДИ с НПО «Мостовик». В настоящее время для Сибирской автомобильно-дорожной академии «Мостовик» — это базовое предприятие, где студенты проходят практику, а преподаватели повышают квалификацию. В свою очередь, вуз организует и проводит аттестацию сотрудников «Мостовика», а студенты участвуют в про-

ектировании объектов предприятия. Более того, по рекомендации Министерства образования РФ между СибАДИ и НПО «Мостовик» на условиях государственно-частного партнерства создан научно-образовательный центр в области проектирования, строительства и технического надзора объектов транспорта и промышленного и гражданского строительства. Это подразделение уже одержало две победы в конкурсах. Поскольку объединение «Мостовик» финансирует подшефное учебное заведение не по остаточному принципу, так как само заинтересовано в высокопрофессиональных кадрах, то и преподавательский контингент значительно помолодел. Теперь средний возраст преподавателей кафедры «Мосты» в СибАДИ — 43 года.

Все выпускники кафедры трудоустроены, в вуз постоянно поступают заявки на молодых специалистов из различных проектных и строительных организаций Сибирского федерального округа.

Завершая свое выступление, Тамара Андреевна подчеркнула, что выход, по ее мнению, один: высшей школе надо «уходить под отрасль», имеется в виду взаимовыгодное сотрудничество вуза с коммерческими организациями. «В ближайшие 10 лет не будет больших изменений в политике государства в отношении высшей школы, которые позволили бы привлечь на кафедры талантливую молодежь. А через 10 лет многие кафедры могут просто умереть». Именно поэтому, по мнению Шишовой, важна комплексная интеграция научного и производственного потенциала путем создания системы «вуз — студент — преподаватель — отраслевое предприятие».

Тему продолжил Владимир Апполитарьевич Быстров, заведующий кафедрой «Мосты и тоннели» СПбГАСУ, который сказал, что с 90-х годов университет действует, в принципе, в том же направлении, что и СибАДИ, наладил взаимодействие в различных сферах (научно-образовательной, материально-технической) с несколькими предприятиями отрасли. В разное время это были институт «Стройпроект», ГУП «Мостотрест», институт «Гипростроймост — Санкт-Петербург», ОАО «Мостоотряд № 19» и др., но такого тесного сотрудничества, о котором рассказала Т.А. Шишова, не было, конечно, ни с одной организацией. «Слишком далеко от нас предприятия, чтобы так активно помогать, как «Мостовик» — Сибир-

ская государственная автомобильно-дорожная академия», — посетовал ученый. Другая проблема, по мнению В.А. Быстрова, состоит в том, что в нашей стране нет юридической базы, используя которую можно привлечь отраслевые предприятия к участию в судьбе профессиональной высшей школы. Он предложил организовать по итогам круглого стола рабочую группу, которая занялась бы разработкой «юридического подхода к этому вопросу».

Эмоционально охарактеризовав обсуждаемую тему круглого стола как «нашу боль», первый проректор ПГУПС профессор Александр Петрович Ледяев подчеркнул, что в настоящее время, на его взгляд, высшая профессиональная школа больше нуждается не столько в материальной поддержке, сколько в интеллектуальной смене, омоложении преподавательского состава. Обратившись к представителям бизнеса, докладчик предложил внимательнее присмотреться к своим сотрудникам: возможно, среди них есть те, кто смог бы заниматься преподавательской деятельностью, кто тяготеет к научным размышлениям. Он пообещал, что, «став хотя бы доцентом, такой специалист сможет рассчитывать на относительно достойную зарплату, потому что вуз для своих сотрудников предусмотрел дополнительные надбавки, которые превышают основную бюджетную зарплату в 2–3 раза (на совместителей эти условия не распространяются)». «Такая возможность, — сказал А.П. Ледяев, — обеспечивается доходом учебного заведения от предоставления платных услуг, которые составляют 72%, оставшиеся 28% — это средства, поступающие в вуз из федерального бюджета».

Предложение А.П. Ледяева поддержала Т.А. Шишова: «Именно так в свое время поступил и “Мостовик”. Компания направила нескольких молодых инженеров преподавать на нашу кафедру. Некоторое время, пока это было необходимо, руководство объединения сохраняло им прежнюю заработную плату. И хотя молодые преподаватели фактически получали больше, чем профессора, никто среди «старой гвардии» не роптал, потому что стоял вопрос о выживании кафедры. Но теперь ребятам эта поддержка не нужна, они хорошо зарабатывают и сами».

«Кафедре, безусловно, требуется и информационная поддержка», — вступил в разговор Эдуард Степанович

Карапетов, профессор ПГУПС. Преподавателям и студентам необходимо быть в курсе событий, происходящих в отрасли, и поэтому он попросил представителей бизнеса делиться любой актуальной информацией, поступающей в их организации. Э.С. Карапетов также предложил сформировать особую учебную группу из студентов и преподавателей, в которой будут обучаться педагогическому мастерству специально отобранные студенты 3-го и 4-го курсов. «Нам требуется всего 5–6 человек, и важно, чтобы эти привлеченные на кафедру выпускники могли получать достойную зарплату, не уступающую доходам их коллег из проектных и производственных компаний». Доплачивать к их основной зарплате необходимую часть, а также материально поддерживать обучающихся их преподавателей, возможно, будут работодатели. Ученый хотел сказать, что квалифицированные специалисты, в которых нуждается бизнес-сообщество, дорого стоят, и с этим трудно не согласиться.

По мере оживления дискуссии поддержали и представители бизнес-сообщества. Первым взял слово И.Е. Колюшев, генеральный директор ОАО «Институт «Гипростроймост — Санкт-Петербург». Он поделился с присутствующими своими наблюдениями: в последнее время «из вузов на предприятия приходят люди, которые владеют такими программами, как AutoCAD, SolidWorks и другие, но недопустимо плохо разбираются в строительной механике и математике». И поэтому помощь только одной кафедре «Мосты», по его мнению, не имеет смысла. Он посчитал спорной идею А.П. Ледяева приглашать на постоянную работу преподавателей из числа производственников, поскольку «все, что есть передового сегодня в отрасли, оно не в высшей школе, а на стройке». Даже самый грамотный инженер, занимаясь только наукой и педагогикой, вскоре потеряет ощущение прогресса технологий, происходящего на «живой» строительной площадке. Что же касается оказания практической помощи, Игорь Евгеньевич предложил студентам и преподавателям кафедры работу по программе исследований, в результатах которых заинтересован его институт. Этот вариант взаимовыгодного сотрудничества поддержал и Е.С. Баскин, генеральный директор ЗАО «Петербургские дороги»: «Действительно, когда мы работа-

ем над текущими проектами, у нас нет возможности размышлять над новыми идеями. Поэтому мы также готовы обсудить создание некоего симбиоза — партнерства, силами которого будут проводиться различные исследования, что позволит развиваться и кафедре, и проектным организациям за счет продвижения своих инновационных технологий на дорожно-мостовой рынок». Е.С. Баскин пообещал оказывать и элементарную материальную помощь родной альма матер.

Тему, затронутую В.А. Быстровым, продолжил доцент кафедры «Мосты» ПГУПС С.В. Чижов, выступающий на этом мероприятии и от лица бизнеса, как советник генерального директора ОАО «Мостострой № 6». Он сказал, что есть возможность направить официальное обращение в министерства образования, транспорта и регионального развития от имени Всероссийского национального объединения проектировщиков, один из комитетов которого он возглавляет. «Говорить на уровне кафедры мы можем долго, но нам нужно придавать юридический статус нашим заявлениям», — заключил С.В. Чижов.

Более тесно сотрудничать с прессой, с тем чтобы придать настоящей проблеме гласность и вызвать общественный резонанс, посоветовал, исходя из собственного опыта, Д.Ю. Петров, генеральный директор ГУП «Мостотрест»: «Моя роль среди бизнеса здесь самая скромная, поскольку “Мостотрест” — государственное предприятие, но мы всегда старались и будем в дальнейшем оказывать кафедре “Мосты” самую активную поддержку».

В заключение были подведены краткие итоги круглого стола и создана рабочая группа представителей высшей школы и бизнес-сообщества. В нее вошли Ю.П. Липкин (председатель совета директоров ЗАО «Институт «Гипростроймост — Санкт-Петербург»), Е.С. Баскин (генеральный директор ЗАО «Петербургские дороги»), Е.И. Агафонов (генеральный директор ОАО «Трансмост»), А.Ю. Смирнов (первый заместитель генерального директора ЗАО «Институт «Стройпроект»), В.Н. Смирнов (заведующий кафедрой «Мосты» ПГУПС), Г.И. Богданов (профессор кафедры «Мосты» ПГУПС), Э.С. Карапетов (профессор кафедры «Мосты» ПГУПС), В.А. Быстров (заведующий кафедрой «Мосты и тоннели» СПбГАСУ).

Людмила Алексеева