

С 16 по 19 января 1973г. в Свердловске проходила конференция на тему "Городской транспорт и организация городского движения", организованная областным управлением коммунального хозяйства Облисполкома и транспортным отделом Свердловгорисполкома. На конференцию были приглашены начальники отделов пассажирского транспорта Горисполкомов крупных городов, ученые ВУЗов и НИИ, работники проектных институтов градостроительного профиля, Госавтоинспекции и эксплуатационных организаций.

На пленарном заседании были рассмотрены основные направления развития Свердловска до 2000 года (по материалам генерального плана), развитие массового пассажирского транспорта и улично-дорожной сети (по материалам комплексной транспортной схемы). Кроме того, на пленарном заседании были заслушаны доклады д.т.н. М.С. Фишельсона (ЛИСИ, Ленинград) "Будущее городского пассажирского транспорта" и д.т.н. В.В. Шестокаса (ВИСИ, Вильнюс) "Практика решения транспортных проблем в городах ГДР".

В рамках конференции работали три секции: 1) Управление городским пассажирским транспортом. 2) Исследования закономерностей транспортной загрузки сети магистральных улиц. Организация и безопасность уличного движения. 3) Исследования закономерностей расселения и передвижений городского и пригородного населения. Организация движения массового пассажирского транспорта.

В работе конференции приняли участие представители основных транспортно-градостроительных центров страны (Москва, Ленинград, Киев, Свердловск, Минск, Челябинск, Ташкент, Горький, Ереван, Алма-Ата, Куйбышев, Рига, Таллин и др.).

Научно-исследовательские организации были представлены Центральным научно-исследовательским и проектным институтом по градостроительству (Москва), НИПИ- Генплана г.Москвы, КиевНИИП Градостроительства, Минским филиалом ЦНИИП Градостроительства, Ленфилиалом НииАТ, Институтом комплексных транспортных проблем (ИКТП при Госплане СССР), Эстонским отделением ЦЭМИ АН СССР, НИИ по строительству Госстроя ЭССР и др. организациями. Широко были представлены ВУЗы, занимающиеся транспортно-градостроительной проблематикой: МАДИ, КИСИ, Уральский, Таллинский и Челябинский политехнические институты, Свердловский институт народного хозяйства, ЛИСИ и др.

Достаточно представительно выглядело участие проектных организаций (Свердловскгражданпроект, Гипрокоммундортранс, Харьковпроект, Ереванпроект, Ленпроект, Новосибирскгражданпроект, Ташкенплан ... ).

Обсуждать назревшие вопросы смогли начальники (заведующие) транспортными отделами Горисполкомов таких городов, как Рига, Свердловск, Горький, Куйбышев, Симферополь, Калинин ...

Столь широкое представительство на конференции специалистов в области городского транспорта и организации движения позволило выполнить давно намечавшийся анализ качественного уровня этих специалистов. С этой целью участники конференции заполняли бесфамильную анкету, в которой были поставлены следующие вопросы:

1) Город местожительства; 2) место работы (НИИ, ВУЗ, Проектный институт, Советские органы, производственные предприятия и объединения, ГАИ); 3) возраст; 4) пол; 5) занимаемая должность; 6) образование; 7) ученая степень, ученое звание; 8) наименование специальности, по которой окончено учебное заведение; 9) общий стаж и стаж работы по градостроительной проблематике; 10) количество публикаций.

Отдельный вопрос был направлен на выявление интересов участников конференции в области транспортно-градостроительной проблематики.

Ниже приводятся некоторые результаты обработки анкет специалистов по городскому транспорту организации городского движения, принявших участие в Свердловской конференции, естественно, что эти данные не могут быть полностью распространены на всю группу специалистов этой области знания. Однако полученные данные, с нашей точки зрения, представляют определенный интерес в связи с необходимостью планирования подготовки кадров на ближайшие 10-15 лет.

Средний возраст специалистов городского транспорта,

работающих в ВУЗах, НИИ, проектных институтах и Советских органах (начальники транспортных отделов) отличается незначительно: в ВУЗах и НИИ - 38 лет, в проектных организациях - 43 года и в Советских органах - 40 лет. Подавляющее количество специалистов в области городского транспорта и организации городского движения относится к среднему поколению.

В то же время наметился определенный разрыв между средним и младшим поколением специалистов. Так, по мнению ряда специалистов, в настоящее время в ВУЗах и НИИ ослаблено внимание к подготовке кадров высшей квалификации - сократилось количество аспирантов младшего поколения, готовящих диссертации по транспортно-градостроительной тематике.

Как и следовало ожидать, наибольшее количество лиц с учеными степенями сосредоточено в ВУЗах (порядка 40%) и НИИ (50-56% общего количества лиц с учеными степенями). Отрицательным является тот факт, что в проектных организациях появились специалисты по городскому транспорту с учеными степенями,

В целом же по всем обследованным специалистам доля лиц с учеными степенями составляет 37,5%. Гораздо выше этот показатель для специалистов, работающих в ВУЗах и НИИ (54-59% от общего количества специалистов этих организаций). Следует, однако, отметить, что абсолютное число специалистов невелико, причем сконцентрированы они всего в нескольких

крупных городах (Москва, Ленинград, Свердловск, Таллин, Челябинск).

Несколько сложнее обстоит дело с участием специалистов в подготовке кадров. В частности, только 17,6% специалистов НИИ имеют ученое звание доцента или старшего научного сотрудника. Еще меньше доля работников НИИ, работающих по совместительству в ВУЗах.

Отрадным явлением является то, что 100% опрошенных специалистов, работающих по транспортно-градостроительной тематике в ВУЗах, НИИ, проектных организациях и начальники транспортных отделов имеют высшее образование. Подавляющее количество специалистов получило образование по специальностям "городское строительство" (городское строительство и хозяйство), "пути сообщения". Однако, достаточно высокий процент специалистов, получивших образование по другим специальностям, косвенно связанным с транспортно-градостроительной проблематикой.

Особенно это относится к группе начальников транспортных отделов Горисполкомов, которые при общем среднем стаже 17 лет работают по транспортно-градостроительной тематике в среднем 2,5 года. По-видимому, имеется необходимость в проведении для начальников (заведующих) отделами пассажирского транспорта специальных семинаров с рассмотрением на них актуальных вопросов транспортно-градостроительной проблематики.

Определенный разрыв между общим стажем и стажем

работы по транспортно-градостроительной тематике наблюдается и в группе специалистов НИИ (15 и 11,5 лет). Объясняется это тем, что в последние 5-10 лет в транспортно-градостроительную проблематику включились математики, экономисты.

Известно, что одним из показателей деятельности специалистов является количество публикаций. В среднем на одного обследованного специалиста ВУЗа приходится 19 публикаций, на специалиста НИИ - 7 и на одного обследованного работника проектного института около 4 публикаций (средний стаж работы по транспортно-градостроительной проблематике колеблется в небольшом диапазоне: ВУЗы- 12 лет, НИИ- 11,5 лет и проектные организации- 10 лет).

Приведенные выше результаты являются предварительными. В настоящее время ведется углубленная проработка материалов анкетного опроса. Представляется необходимым уже в ближайшее время разработать модель транспортника-градостроителя образца 1980 и 1990 года.