

# РАТ: научный потенциал транспортной отрасли

**18 ноября 2008 г. в Москве состоялось общее собрание Российской Академии транспорта. На нем был обсужден и утвержден новый состав президиума и ревизионной комиссии, утверждены новые члены академии и решения региональных квалификационных советов. Президентом Российской Академии транспорта единогласно избран заместитель министра транспорта РФ, лауреат Государственной премии в области техники, действительный член РАТ, доктор технических наук Александр Сергеевич Мишарин.**

**В** работе собрания принял участие министр транспорта РФ И. Е. Левитин.

Он остановился на основных задачах реализации Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России на период с 2010 по 2015 год» и проекта «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», который был одобрен на совещании у председателя Правительства РФ В. В. Путина 22 октября 2008 г. в Новосибирске.

Оба документа, сказал далее И. Е. Левитин, ориентированы на повышение конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения с помощью реализации интенсивного инновационного социально-ориентированного пути развития страны. В связи с этим и Стратегия, и Федеральная целевая программа являются инновационными по своей сути документами и, следовательно, требуют мощного научного сопровождения.

Нам предстоит внедрить новую транспортную технику и технологии,

подчеркнул министр, отвечающие самым высоким стандартам качества транспортного обслуживания, существенно повысить эффективность взаимодействия участников транспортного рынка, предоставить социальные гарантии населению, разработать и внедрить стандарты доступности и качества транспортных услуг, на порядок увеличить уровень безопасности транспорта.

Достижение этих целевых ориентиров невозможно без проведения глубоких научных исследований, продолжил И. Е. Левитин, и я надеюсь, что именно на базе Российской академии транспорта будут создаваться и отрабатываться передовые разработки в области транспорта и транспортного строительства, включая строительство автомобильных и железных дорог, мостовых переходов, тоннелей, портов и аэропортов. Другими словами, в Российской академии транспорта министерство видит главного научного консультанта отрасли, мотивированного на внедрение передового опыта и технологий.

Далее министр остановился на конкретных задачах, которые предстоит решать уже сегодня. Во всех программных документах министерства обозначена цель интеграции национальной транспортной системы в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны. Достижение этой цели должно обеспечить расширение доступа российских поставщиков транспортных услуг на зарубежные рынки, обеспечить усиление роли России в формировании международной транспортной политики и способствовать превращению экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны.

В заключение министр транспорта РФ отметил, что и сама Стратегия как базовый документ требует постоянного научного поиска. Для управления стратегией должна быть разработана и внедрена эффективная система управления. Ее создание потребует комплексных системных научных разработок на федеральном, региональном и муниципальном уровнях, а также на уровне общественных организаций.

И. Е. Левитин выразил надежду на всестороннюю помощь и поддержку со стороны Российской Академии транспорта в решении комплексных задач, стоящих сегодня перед транспортной отраслью страны и пожелал членам академии успешной работы.

Затем вновь избранный президент Российской Академии транспорта, заместитель министра транспорта РФ А. С. Мишарин поблагодарил участников собрания за оказанное доверие и поддержку его кандидатуры в качестве президента Российской Академии транспорта.

«Для меня этот пост не только большая честь, но и большая ответственность», — подчеркнул А. С. Мишарин. Масштаб задач, которые поставил в своем выступлении И. Е. Левитин перед академией, требует не только консолидации всего научного потенциала транспортной отрасли, но и большой планомерной работы по привлечению молодых перспективных ученых к решению важнейших задач. Сегодня остро дает о себе знать недостаточная научная проработка



программ и проектов, направленных на развитие отрасли.

Анализируя общие транспортные задачи, к решению которых Академия может и должна приступить в самое ближайшее время, А. С. Мишарин сказал:

— С моей точки зрения, главными являются задачи по отработке механизмов реализации Стратегии. Сюда относится формирование организационной модели управления, которая должна включать комплекс административных и экономических методов мотивации достижения целей и целевых значений индикаторов, а также соответствующее нормативное и методическое обеспечение.

Технологическая модель управления реализацией Стратегии будет включать систему стратегического планирования развития транспортной отрасли. Такую систему предстоит разработать, ввести в действие и постоянно сопровождать.

В ее состав должна войти мощная система статистического учета на транспорте. Прежде всего необходимо обеспечить наблюдение за параметрами, существенными для оценки целевых индикаторов Стратегии. Это позволит организовать эффективную обратную связь в контуре оперативного управления ее реализацией.

Система статистического учета должна обеспечить разработку и мониторинг транспортно-экономического баланса. Должно быть обеспечено прогнозирование изменения грузовой базы и транспортных потоков, сформированы оценки, необходимые для принятия решений по развитию транспортной системы. На этой основе должна быть разработана и введена в действие новая система стратегического планирования развития транспортной отрасли.

Крайне необходимо создать системы проектного управления и мониторинга реализации федеральных целевых программ и проектов. Эта задача предполагает создание вертикально-интегрированной системы планирования, учета, контроля и управления системой проектов и программ Транспортной стратегии.

Новая Транспортная стратегия в условиях возрастающего масштаба и сложности стоящих перед отраслью задач требует принципиального улучшения информационного обеспечения и уровня автоматизации задач управления. Необходимо также сформировать эффективную систему



хозяйственного управления объектами и имуществом, остающимися в собственности государства, и решить вопросы совершенствования территориального звена управления транспортом и транспортной деятельностью. Необходимо исследовать вопросы создания территориальных управляющих органов и разграничения полномочий между ними и федеральными органами управления с постепенным переносом значительной части управляющих функций на региональный уровень.

Аналогичные по масштабу цели, такие как снижение на 30% к 2030 году уровня удельных транспортных издержек в цене конечной продукции, достижение уровня развитых стран по показателям срочности, ритмичности доставки товаров, повышение производительности транспортных систем в 2–4 раза, увеличение доли времени движения товаров в пути до 16–20 часов в сутки и другие, очевидно нереализуемы без мощного научного сопровождения.

Далее А. С. Мишарин подробно остановился на первоочередных задачах, направленных на совершенствование работы Российской Академии транспорта.

Министерство транспорта четко обозначает те направления совместной работы, в рамках которых можно и нужно обеспечить эффективное взаимодействие. Сегодня есть возможность прогнозировать потребности или госзаказ на научное обеспечение как на среднесрочную перспективу, с горизонтом планирования от года до пяти лет, так и на более долгосрочный период.

Вместе с тем, коэффициент полезного действия в отношениях между министерством и академией сегодня во многом ограничивается организационными проблемами внутри Академии.

Приведу только один пример, сказал далее А. С. Мишарин. Готовясь к выступлению, я поработал в интернете, чтобы найти информацию о структуре академии, состоянии ее учредительных документов, составе управляющих органов и так далее. Однако официального сайта Российской Академии транспорта я в сети не нашел. И это несмотря на то, что в следующем году нашей академии исполнится 18 лет! С одной стороны, казалось бы, факт непримечательный, но с другой — сегодня, когда даже некоторые цветочные палатки имеют собственные интернет-ресурсы, Российская академия транспорта, в самом названии которой уже заложен мощнейший научный потенциал, не может себе такого позволить!

В течение ближайшего времени, отметил президент ПАТ, я намерен подготовить и внести на обсуждение общего собрания план первоочередных мер, направленных на оптимизацию работы академии, включающий:

- план мероприятий академии на ближайшее время (симпозиумы, конференции);
- формирование попечительского совета академии;
- усиление работы в регионах;
- анализ действительных членов академии;
- меры по популяризации академии в средствах массовой информации, в том числе поддержка печатного органа ПАТ — журнала «Транспорт РФ».

В заключение заместитель министра транспорта РФ, президент Российской Академии транспорта А. С. Мишарин обратился к членам академии с просьбой выработать предложения по конкретному наполнению программы работы Академии и выразил надежду на продуктивное сотрудничество министерства и академии.