

# Роль Российской академии транспорта в формировании научного базиса транспортного комплекса

В.И. КОВАЛЕВ, президент РАТ, д-р техн. наук, профессор



**Сегодня никого не надо убеждать, что без надежной, налаженной работы транспорта невозможно развитие экономики страны. Ясно и то, что эффективная деятельность транспорта немыслима без развитой инфраструктуры, это касается абсолютно всех его видов.**

О проблемах отрасли в последнее время говорится много. Глубоко убежден, что главная причина всех бед — отсутствия общей транспортной политики, которая объединила бы все виды транспорта в отлаженную скоординированную систему. Год за годом транспортники в одиночку решают свои проблемы, кое-как латают дыры, а воз, как говорится, и ныне там.

Так, попытки обновления отечественного воздушного флота за счет приобретения за рубежом новых машин и выпуска собственных на модернизированных авиастроительных предприятиях кардинально не улучшит качество пассажирских и грузовых перевозок, поскольку отстает инфраструктура. Сегодня можно по пальцам одной руки пересчитать аэропорты, соответствующие мировым стандартам. Если в столице хотя бы Домодедово отвечает международным требованиям, то региональные аэропорты требуют огромных инвестиций, чтобы приблизиться к современным стандартам. Практическая работа в этом направлении уже начата — реконструируется, например, сочинский аэропорт, при поддержке полномочного представителя Президента РФ в Северо-Западном округе И. Клебанова и губернатора Санкт-Пе-

тербурга В. Матвиенко разрабатывается проект масштабной реконструкции аэропорта Пулково.

Есть подвижки и в других видах транспорта. Постепенно выделяются средства на реконструкцию, ремонт и поддержание наших водных путей, которые — без преувеличения — находятся в катастрофическом состоянии, на пополнение речного флота. Большие средства впервые за последние годы выделены на строительство и реконструкцию автомобильных дорог, качество и количество которых давно является собой одну из самых болезненных проблем российской экономики. Но ведь средства выделялись и раньше — десятки миллионов рублей шли на строительство автотрасс, которые через год-другой требовали капитального ремонта. Необходимы новые технологии, новые материалы, новая техника. К сожалению, научный потенциал в этом плане используется далеко не в полную силу.

Программа реформирования железнодорожного транспорта в последнее время стала объектом пристального внимания Президента и Правительства России, она также требует новейших научных разработок. Широкое поле для практического использования научного потенциала представля-



ет собой трубопроводный транспорт и тем более транспорте городском, общественном, с его острейшими проблемами.

Разумеется, увеличение объемов финансирования транспортной сферы можно только приветствовать. Однако в определении основных направлений вложения средств, в оценке эффективности их использования далеко не всегда правильно обозначаются приоритеты. Я бы сказал, мы нередко ориентируемся на видимую часть проблемы, оставляя без внимания ее массивную «подводную» часть. Скажем, если на этом перекрестке у нас постоянные пробки, значит, надо строить путепровод. Но преодолев один такой перекресток, мы уже на следующем снова упрямся в пробку. Понятно, что чем крупнее капиталовложения, тем сильнее потребность в оригинальных научных разработках. Но эту очевидную истину понимают далеко не все, поэтому в транспортном комплексе страны научный потенциал используется, прямо скажем, крайне недостаточно. Так какой же отдачи мы ждем от увеличения капиталовложений?

**ЦЕННЕЙШИЙ НАУЧНЫЙ РЕСУРС ОСТАЕТСЯ ФАКТИЧЕСКИ НЕВОСТРЕБОВАННЫМ — РОССИЙСКУЮ АКАДЕМИЮ ТРАНСПОРТА НЕ ПРИВЛЕКЛИ ДАЖЕ К РАЗРАБОТКЕ ТАКОЙ ВАЖНЕЙШЕЙ ПРОГРАММЫ, КАК ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ. НЕ ПОРА ЛИ ЗАДУМАТЬСЯ О ПРИЧИНАХ ПРЕНЕБРЕЖЕНИЯ ТАКИМ МАСШТАБНЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ, КАК РАТ?**

Существуют две основные причины недооценки научной мысли. Первая — отсутствие должного понимания роли науки как со стороны государства (в лице чиновников), так и со стороны бизнеса. Вторая — разобщенность научных исследований. Мы до сих пор строим свою работу по принципу узкой специализации, у нас нет транспортной науки как таковой — есть автомобильная, железнодорожная, морская и т.д. И каждый ученый в своей сфере готов разрабатывать новые технологии, новые материалы, новую технику. Между тем время давно требует комплексного подхода. Необходимы новые научные подходы к организации управления грузопотоками и транспортными коридорами в плане взаимодействия различных видов транспорта. Только это позволит составить реальное экономическое обоснование строительства того или иного объекта, финансирования того или иного направления транспортного развития.

Было бы несправедливо умолчать и о такой проблеме, как недостаток ученых кадров. Транспортное направление отсутствует в Российской академии наук, отдельные ученые решают узкие проблемы, никак не взаимодействуя друг с другом. Это заметно снижает эффективность их разработок. Ведь существует целый ряд глобальных, стратегических, общегосударственных транспортных проблем, решением которых должен заниматься коллектив, объединяющий лучшие умы — как ученых, так и состоявшихся, авторитетных специалистов, руководителей транспортной сферы, политиков.

Именно эту задачу первостепенной важности мы имели в виду, когда ставили вопрос о создании Российской академии транспорта. На ее базе предлагалось обеспечить научное сопровождение всех преобразований в транспортном комплексе страны. На мой взгляд, это была хорошая идея, и ее поддержали ведущие ученые России. РАТ создавалась как общественная организация, состоящая из региональных отделений. Ведь именно из региональных проблем складываются общегосударственные, поэтому, решая «местные» задачи, ученые могли бы обобщать их на общегосударственном уровне, разрабатывая рекомендации по основным направлениям транспортного развития.

На практике, к сожалению, получилось иначе. Ученые по-прежнему остаются невостребованными в своих регионах. Вернее, почти невостребованными

**УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ МОЖНО ТОЛЬКО ПРИВЕТСТВОВАТЬ. ОДНАКО В ОПРЕДЕЛЕНИИ ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ВЛОЖЕНИЯ СРЕДСТВ, В ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДАЛЕКО НЕ ВСЕГДА ПРАВИЛЬНО ОБОЗНАЧАЮТСЯ ПРИОРИТЕТЫ.**

ми — их привлекают к решению мелких прикладных задач, они участвуют в симпозиумах и конференциях, публикуют свои труды. И большинство этих теоретических работ оторвано от практики, от требований повседневной жизни. Конечно, многое зависит и от активности позиций самих ученых, однако последнее слово остается за региональными руководителями, не горящими особым желанием вкладывать средства в науку. Даже на уровне потребностей собственного региона.

Слабым местом академии оказалось и отсутствие тесной связи между центром и регионами. Каждое отделение работает в рамках своей географии: местные проблемы, местное финансирование, ну и результат, соответственно, местного значения. Мотивацией централизованного управления академией мог бы стать государственный заказ. Региональные отделения, объединив усилия для его выполнения, могли бы предложить фундаментальные научные или прикладные исследования, значение которых для развития экономики страны трудно переоценить. Но нет заказа — нет финансирования. Получается замкнутый, а вернее, порочный круг: не имея средств и заказов, ученые год от года теряют квалификацию, а недостаточный уровень квалификации лишает их возможности предлагать государству и бизнесу новейшие разработки.

Государство в транспортной сфере представляет Минтранс Российской Федерации. Честно говоря, мы проявили некоторую наивность, предлагая этому ведомству услуги Академии транспорта — в научном сопровождении реформ, проектов, перспективных планов. На деле все происходит иначе: определяется круг тем, интересных Минтрансу, и объявляется тендер. Но ведь тендер — рыночный механизм, а рынок — это прежде всего жестокая конкуренция. Ученые по своему складу, как правило, созидатели, а не борцы. Им по силам разработать гениальную идею, но расталкивать локтями конкурентов они не способны. Снова замкнутый круг, который никто не спешит разорвать.

Скажу прямо: единственным рычагом, с помощью которого целый воз проблем можно было бы, наконец, сдвинуть с места, остается Министерство транспорта. Именно оно должно оказать поддержку ученым. Как это сделать — через научно-технические советы или через экспертные — вопрос второй. Главное — понимание того, что без финансирования научного потенциала, лучшей его части, большинство разработок так и останется на бумаге, а солидные капиталовложения не принесут реальной отдачи.

Советы объединят разбросанных по регионам лучших представителей транспортной науки, вовлекут в единый творческий процесс, результатом которого станут важнейшие стратегические разработки. Впрочем, придется признать, что речь идет уже об остатках научных кадров. Поэтому на первый план выходит еще одна задача: повышение уровня вузовской подготовки. Нам нужны кадры, способные решать не только узкотехнические задачи, но и вносить свой вклад в решение глобальных проблем, способствовать повышению эффективности транспортного бизнеса, совершенствовать стратегию взаимодействия различных видов транспорта. Пока что транспортные вузы сосредоточены в основном на подготовке узкопрофильных специалистов. К чему это приводит? Большинство реформ осуществляется методом проб и ошибок, результат известен.

В свое время, так и не найдя понимания в министерстве, я уделил внимание созданию нового отраслевого средства массовой информации: с 2005 года Российская академия транспорта издает журнал «Транспорт Российской Федерации». Журнал постепенно становится трибуной, объединяющей всех заинтересованных лиц, — ученых, чиновников, политиков, бизнесменов. Дискуссия, идущая на его страницах, возможно и станет той силой, которая поможет разорвать замкнутый круг. Именно на этом направлении сосредоточены усилия редакции. Знакомясь с мнением авторов, руководители и ученые, специалисты и предприниматели

**ЕДИНСТВЕННЫМ РЫЧАГОМ, С ПОМОЩЬЮ КОТОРОГО ЦЕЛЫЙ ВОЗ ПРОБЛЕМ  
МОЖНО БЫЛО БЫ, НАКОНЕЦ, СДВИНУТЬ С МЕСТА, ОСТАЕТСЯ МИНИСТЕРСТВО  
ТРАНСПОРТА. ИМЕННО ОНО ДОЛЖНО ОКАЗАТЬ ПОДДЕРЖКУ УЧЕНЫМ.**

учатся понимать друг друга, вникать в «соседние» проблемы, изучать спрос на научные и технические разработки, предлагать свою интеллектуальную продукцию.

Надо сказать, необходимость такого взаимопонимания осознается заинтересованными сторонами с большим трудом и крайне медленно. По-прежнему все решают деньги, и как только объявляется очередной тендер, бизнес, политика и наука вновь перестают слышать друг друга.

Ценнейший научный ресурс остается фактически невостребованным — Российскую академию транспорта не привлекли даже к разработке такой важнейшей программы, как Транспортная стратегия, — она рождалась в кабинетах Минтранса. Не пора ли задуматься о причинах пренебрежения таким масштабным потенциалом, как РАТ?

Наша главная задача на сегодня — объединить под эгидой Академии специалистов всех видов транспорта, скоординировать их усилия, чтобы вместо разрозненных, озадаченных узкой, региональной спецификой групп работал единый коллектив, способный предлагать варианты решения таких кардинальных проблем, как отставание отечественных технологий от современного мирового уровня, снижение доли транспортных затрат в себестоимости продукции, отсутствие должного взаимодействия между отдельными видами транспорта. Особое внимание академики РАТ могли бы уделить вопросам транспортной безопасности и экологии.

Объединив свои силы и обеспечив финансирование со стороны государства, Академия станет центром, способным формировать для государства комплексную транспортную политику, проводить экспертизу программ и законопроектов, разрабатывать рекомендации для Минтранса, Правительства РФ, профильных комитетов парламента. Опыт показывает, что принятие законов, не прошедших научной экспертизы, крайне затрудняет их практическое применение, требует многочисленных подзаконных актов, нередко противоречащих друг другу. Естественно, крупномасштабное финансирование также не должно произ-

водиться, пока его не одобрит экспертный совет.

На структуре и схеме работы экспертного совета хочу остановиться подробнее. Его главная цель — отбор и анализ конкурсных проектов. На конкурсной основе создается комиссия из членов РАТ, которая определяет исполнителей проекта. Она же после выполнения работ исполнителем проводит экспертизу их качества и соответствия техническому заданию и условиям конкурса.

Такая схема позволяет, с одной стороны, обеспечить участие высококвалифицированных научных кадров и коллективов на основе объективного и компетентного отбора, что далеко не всегда имеет место при проведении тендеров, с другой — квалифицированно оценить выполненную работу.

Единственное, чего сегодня не хватает РАТ для полноценной продуктивной работы, это признания со стороны всех участников транспортного комплекса, Минтранса, Правительства и парламента. Транспортная стратегия на период до 2020 года требует корректировок, к тому же начата подготовка стратегии развития на следующий период — до 2030 года. И новая программа, и коррекция существующей должны базироваться на прочной научной основе. Однако использовать широкие возможности РАТ по-прежнему никто не торопится.

Кроме того, РАТ могла бы взять на себя координацию деятельности отечественных НИИ, вузов, проектных организаций, обеспечив тем самым единый комплексный подход к решению транспортных проблем, от отсутствия которого страдает вся отрасль. В Петербурге, например, есть несколько транспортных вузов — Академия гражданской авиации, Морская академия, Университет путей сообщения, Университет водных коммуникаций, Морской технический университет... Каждым из этих учебных заведений накоплен огромный опыт, но все они, как я уже говорил, работают разрозненно. Задачу их интеграции также должна взять на себя Российская академия транспорта.

А где может сегодня заявить о себе молодой, начинающий талантливый ученый? Далеко не факт, что его заметят

и востребуют чиновники и бизнесмены. Необходимо наладить механизм стимулирования и поддержки ученых. Ведь передовая научная мысль — это тот бесценный капитал, с которого весь мир получает такие большие проценты!

Разумеется, вся деятельность Академии по разработке и экспертизе федеральных программ и проектов нуждается в финансировании. Причем не только со стороны государства — участники транспортного комплекса могли бы стать потенциальными спонсорами, создав соответствующий фонд. От такого сотрудничества выиграют все, об этом свидетельствует мировой опыт — производственные компании вкладывают немалые средства и в науку, и в подготовку кадров, отлично понимая, что их затраты окупятся сторицей.

Должен сказать, что и в сложных условиях отсутствия средств и поддержки со стороны государства и бизнеса РАТ принимает значительное участие в решении транспортных проблем России. Сегодня Академия объединяет около тысячи докторов наук и крупных руководителей. Как консолидированный орган в состав РАТ входит единственный в России Институт проблем транспорта Российской академии наук.

В структуре РАТ 12 научных региональных отделений. Члены Академии готовы к участию во всех государственных и общественных структурах транспортной сферы. Это научно-технический совет Минтранса РФ, советы отраслевых агентств Министерства транспорта, НТС при губернаторах регионов, Союзы транспортников Федерации и регионов и т.д.

Не менее важный аспект деятельности РАТ — выбор научной тематики и участие в тендерах, проводимых министерством. Подготовка тендерной документации — достаточно емкая по времени и трудозатратам работа. Академия успешно справилась с ней, но, к сожалению, нам не удалось выиграть ни одного тендера. Сомневаюсь, что качество выставленных на тендеры программ от этого выиграло.

Вообще, эпопея с тендерами, имевшая место в 2006 году, оставила крайне негативный осадок. Я ничего не имею против тендерного принципа как такового, но его организационную сущность, видимо, целесообразно изменить. По всем оценочным критериям нетрудно без всяких формальностей определить, в какой из подведомственных Минтрансу организаций накоплен наибольший опыт по данному

направлению, где наиболее квалифицированно может быть выполнена научная работа. Поэтому вполне возможно сузить круг претендентов, опираясь только на деловые критерии, и освободить остальных от трудоемкой подготовки бесполезной тендерной документации.

Я глубоко убежден, что и результаты тендерного отбора должны быть гласными, аргументированными. Иной раз остается только догадываться, какие причины легли в основу выбора, т.к. почти невозможно понять логику организаторов тендерного отбора.

Несмотря на то, что РАТ — коллективный орган, способный с наибольшей эффективностью консолидировать научный транспортный потенциал страны, Академии отказывают во всех заявленных ею темах. Министерство транспорта практически не использует столь мощное научное объединение, а ведь оно могло бы стать научным базисом министерства.

Поясню на конкретных примерах, к чему приводит недооценка РАТ. До сих пор не выработан единый подход к организации логистического сервиса на железнодорожных подходах в зонах портовых комплексов, к созданию современных логистических центров. Несогласованное прибытие вагонов и автомобилей к причалам создает огромные проблемы для всех участников процесса. Чего стоит один только простой подвижного состава! И все эти глобальные проблемы решаются сиюминутно, в рабочем порядке, вместо того, чтобы прогнозировать и обеспечивать взаимодействие различных видов транспорта, создавать соответствующие логистические цепочки.

К сожалению, многие принимаемые решения зачастую определяются интересами отдельных компаний без взаимной увязки. Так, объем контейнерных перевозок по Транссибирской магистрали в 2006 году сократился, потому что вопрос железнодорожных тарифов в интересах ОАО «РЖД» был решен в одностороннем порядке. Подобных примеров можно привести

множество. В проекте закона «О портах Российской Федерации» совершенно не обозначено место субъектов федерации в организации транспортных процессов, в то время как порты Западной Европы (Гамбург, Роттердам и др.) вносят значительный вклад в городские бюджеты. Слабо выглядит организующая роль Минтранса в разработке «Плана действий на Балтийском море», важнейшие разделы которого поручено разрабатывать России и Дании. Ситуация, сложившаяся в Петербургском транспортном узле, решение об организации высокоскоростного движения по существующей линии главного хода вместо строительства новой магистрали и ряд других также свидетельствует о том, что эти вопросы решались в основном на базе лоббирования частных интересов, поиска сиюминутных решений, латания дыр, некомпетентности проектов, недостаточного учета перспектив развития экономики.

Всего этого можно было бы избежать, если бы руководители транспортного комплекса и его участники привлекали к решению проблем Российскую академию транспорта или по крайней мере прислушивались к ее выводам.

Нельзя не упомянуть еще об одной сфере деятельности Академии. Как на федеральном, так и на региональных и местных уровнях разрабатывается немало нормативно-правовых документов, программ, концепций, которые нуждаются в объективной высокопрофессиональной оценке на высшем уровне. РАТ уже сегодня является единственным авторитетным органом, способным обеспечить высокий профессионализм, абсолютную объективность, беспристрастность и порядочность.

Однако давайте задумаемся: много ли может сделать коллектив пусть даже самых выдающихся умов, если он имеет статус общественной организации? Научные разработки — продукт дорогостоящий, поэтому в развитых странах он является предметом особой заботы со стороны государства. отече-

ственный бюджет в последнее время тоже пытается повернуться лицом к науке — в этом плане достаточно упомянуть Академию медицинских наук, Академию архитектуры, Академию образования, Академию военных наук... Но возникает вопрос: разве транспортная составляющая экономики России не заслуживает своего высшего научного органа? Такая необходимость назрела давным-давно, и работу по созданию структуры, наделенной правом проводить фундаментальные исследования, значительно облегчает тот факт, что такая структура уже имеется. Остается лишь придать ей должный статус. А заодно освободиться от иллюзий ложной экономии: средства, выделяемые государственной академией, будут несопоставимо меньше тех финансовых потерь, которые отрасль несет в результате внедрения недоработанных решений, не прошедших высококвалифицированной экспертизы программ, сиюминутных проектов, навязанных предпринимчивыми участниками тендеров.

На вопрос, готова ли Российская академия транспорта взять на себя ответственность за результаты своей деятельности после придания ей статуса высшего государственного органа транспортной науки, я уверенно отвечаю: да. Необходима лишь чисто техническая работа по переводу учреждения на качественно новый уровень. Зато результаты не заставят себя ждать.

На первых порах возможен и другой вариант: статус государственного центра транспортной науки можно было бы предоставить Институту проблем транспорта РАН. Но я глубоко убежден, что РАТ с ее разветвленной сетью региональных отделений, тесными связями с аппаратом управления как на федеральном уровне, так и на местах, со сложившимися формами сотрудничества выдающихся ученых страны, специалистов, политиков имеет в этом вопросе серьезные приоритеты.

Подождите, хочу сказать: можно без конца повторять тезис о зависимости благосостояния общества от экономики, экономики — от транспорта, а транспорта — от науки. Пора наполнить его реальным содержанием. Уже сейчас Российская академия транспорта являет собой средоточие передовой научной мысли. Возведенная на уровень государственных задач, эта мысль станет прочным фундаментом гармоничного здания транспортной отрасли — современной и конкурентоспособной на мировом уровне.

**В СТРУКТУРЕ РАТ 12 НАУЧНЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ОТДЕЛЕНИЙ.**

**ЧЛЕНЫ АКАДЕМИИ ГОТОВЫ К УЧАСТИЮ ВО ВСЕХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ И ОБЩЕСТВЕННЫХ СТРУКТУРАХ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ.**

**ЭТО НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ СОВЕТ МИНТРАНСА РФ, СОВЕТЫ ОТРАСЛЕВЫХ АГЕНТСТВ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА, НТС ПРИ ГУБЕРНАТОРАХ РЕГИОНОВ, СОЮЗЫ ТРАНСПОРТНИКОВ ФЕДЕРАЦИИ И РЕГИОНОВ И Т.Д.**