

# Приоритетные направления транспортной научной деятельности

Ф.М. КАЦМАН,

вице-президент по науке Российской академии транспорта, д.т.н., профессор

**Наступил новый, 2006 год — период формирования планов научной работы Минтранса РФ, структур министерства, региональных научных отделений Российской академии транспорта. В целях выбора наиболее приоритетных направлений научной деятельности и конкретных тем, направленных на решение наиболее актуальных практических задач, необходимо кратко остановиться на состоянии российского транспорта.**

Для объективности выбора приведем некоторые положения в формулировках транспортной Стратегии Российской Федерации на период до 2020 года:

- подвижность населения России почти в 2,5 раза ниже, чем в развитых странах;
  - рост личной мобильности граждан, развитие малого и среднего бизнеса сдерживаются недостаточным развитием сети автомобильных дорог;
  - доля транспортных затрат в себестоимости продукции составляет 15–20% против 7–8% — в странах с развитой рыночной экономикой;
  - показатели безопасности транспортного процесса не соответствуют мировому уровню. Показатель числа погибших в ДТП в расчете на 1000 автомобилей в 4 раза превышает аналогичный показатель в развитых странах;
  - доля транспорта в загрязнении окружающей среды достигает 33%, что в 1,7 раза выше, чем в развитых странах.
- Этот перечень может быть продолжен.

Рассмотрим основные причины неблагоприятного состояния транспорта России, которое не соответствует, как видно из изложенного, геополитическому положению нашей страны в мире, не обеспечивает динамику развития экономики.

Основные причины такого положения следующие:

1. Недостатки законодательной и нормативной правовой базы.
2. Недооценка объективных экономических, социальных, внешнеполитических, экологических и других совре-

менных закономерностей, без учета которых трудно ожидать необходимого прогресса в области транспорта в целом и его отдельных видов.

К этим закономерностям следует, в частности, отнести следующие:

- обеспечение государственного протекционизма в области всех видов транспортной деятельности;
- реальное понимание и обеспечение Государственного регулирования этой деятельности;
- создание на государственном уровне основных условий доставки грузов, то есть «от двери до двери» «точно в срок»;
- гармоничное развитие всех видов транспорта, транспортной инфраструктуры, транспортных магистралей и всех форм транспортной инфраструктуры.

3. Отсутствие комплексного подхода при решении основных вопросов функционирования и развития отдельных видов транспорта и осуществляемых перевозок грузов, товаров, пассажиров. К недостаткам в этих вопросах, в частности, следует отнести следующие:

- отсутствие надлежащего взаимодействия отдельных видов транспорта и необходимой координации их деятельности для обеспечения оптимальных мультимодальных или интермодальных перевозок, удовлетворяющих региональным экономическим показателям по конечным показателям;
- недоучет необходимости создания региональных мультимодальных транспортных центров, функционирующих под логистическим управлением, осуществляемым из современных,

хорошо оборудованных логистических центров;

- отсутствие необходимых для транспорта, обеспечивающего экспортно-импортные перевозки, решений таможенных и пограничных проблем, исключающих существующие задержки на пограничных переходах.

4. Существующий разрыв в понимании и обеспечении взаимных интересов между промышленностью, призванной поставлять средства транспорта, и структурами, обеспечивающими функционирование транспорта и его видов.

5. Недоучет на федеральном уровне роли и задач транспортной науки, ее недостаточная востребованность и привлечение при решении важных государственных вопросов. Об этом свидетельствуют, в частности, принятые и находящиеся в состоянии рассмотрения федеральные документы.

6. Недопонимание роли транспорта в развитии всех сфер экономики страны.

Только таким непониманием можно объяснить крайне длительные сроки рассмотрения важнейших транспортных документов в Государственной Думе, крайне некорректное выхолащивание основной сути в этих документах при их согласовании в правительственных структурах.

7. Недостаточное внимание, уделяемое на федеральном уровне вопросам подготовки кадров и потребностям транспортных вузов.

8. Необходимость особого учета факторов, которые являются наиболее приоритетными для транспорта в целом и транспортных средств. К этим факторам относятся следующие:

- безопасность движения каждого средства транспорта и взаимодействия между транспортными средствами;
- охрана грузов, транспортной инфраструктуры;
- информационное обеспечение транспортной деятельности и внедрение высоких технологий в управление транспортом и перевозками.

9. Необходимость большего внимания к международным перевозкам и систематическая работа по совершенствованию деятельности России в области международных транспортных коридоров, укреплению транспортных связей со странами ЕС и странами Содружества, особенно с Украиной, Белоруссией, Казахстаном.

10. Необходимость подготовки научно обоснованного плана развития 2-го этапа реформирования ж/д транспорта.

11. Необходимость повышения конкурентоспособности всех видов транспорта, особенно применительно к условиям вступления России в ВТО.

12. Необходимость обязательного учета процессов глобализации в транспортной отрасли.

Этот перечень может быть продолжен.

В настоящей статье остановимся на двух направлениях, требующих серьезного научного сопровождения со стороны Академии транспорта и ее членов.

Министерство транспорта РФ разработало и провело обсуждение на научно-техническом совете Минтранса РФ (НТС) Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года.

В протоколе пленарного заседания НТС № 42 от 18 ноября отмечается, что разработанная Стратегия развития транспорта позволит создать основу для быстрого развития экономики страны и повышения транспортной доступности населения. Развитие транспортных узлов и логистических центров повысит транспортный потенциал страны и содействует включению транспорта России в мировую транспортную систему.

В упомянутом протоколе формулируются следующие основные задачи научного сопровождения реализации Стратегии: «Стратегия посвящена решению важнейших задач согласованного развития инфраструктуры различных видов транспорта, совершенствованию транспортной техники и технологии. Это позволит создать основу для быстрого развития экономики страны и повышения уровня транспортной доступности населения». Подчеркивается, что реализация Стратегии повысит использование транспортного потенциала страны и будет содействовать включению транспорта России в мировую транспортную систему.

Для коллектива РАТ важен следующий организационный пункт протокола заседания президиума НТС:

- «НТС Минтранса России совместно с Российской академией транспорта

взял на себя задачу организации научного сопровождения выполнения Стратегии и связанных с ней федеральных, ведомственных и региональных программ».

Другим важнейшим вопросом, которому уделяется особое внимание Минтранса РФ и на который необхо-

зопасности свидетельствует глава 2 Концепции, в которой указывается на необходимость количественного контроля показателей аварийности и ущербов различных видов транспортной деятельности. В ней приводятся следующие показатели уровней транспортной безопасности (таблица 1).

**Таблица 1**  
**Усредненные годовые показатели транспортной безопасности в РФ (усреднение за период 1992–2004 гг.)**

Ранг опасности	1	2	3	4	5
Вид транспорта	Автомобильный	Воздушный	Промышленный	Водный	Железнодорожный
Количество крупных аварий	182360	30	1150	27	13
Количество погибших	33240	126	37	17	14
Ущерб, млрд. руб.	185	5,7	-	-	0,006

димо обратить внимание научной транспортной общественности, является обеспечение транспортной безопасности. При этом имеется в виду как эксплуатационная безопасность (Safety), так и безопасность от терроризма и несанкционированного вмешательства в транспортный процесс (Security).

В настоящее время на федеральном уровне созданы проекты двух чрезвычайно важных документов, посвященных решению проблемы транспортной безопасности.

Один из них — Проект Федерального Закона «О транспортной безопасности». Этот законопроект распоряжением Правительства Российской Федерации от 2 сентября 2005 г. № 1344 р внесен в Государственную Думу РФ. В Госдуме он рассмотрен Комитетом по безопасности и рассматривается Комитетом по энергетике, транспорту и связи. Этот проект относится к сфере Security.

Второй документ — «Государственная концепция обеспечения транспортной безопасности» — разработан коллективом авторов под общей редакцией заместителя министра транспорта РФ С.А. Аристова, руководитель авторского коллектива — президент ОАО «Российские железные дороги» к.т.н. В.И. Якунин. Концепция — более объемный документ, раскрывающий основы государственной политики в области безопасности транспорта. В отличие от Закона о транспортной безопасности Концепция относится к обоим формам безопасности, то есть к Safety и к Security.

О необходимости государственного регулирования транспортной бе-

Эти данные дополняются следующими цифрами: годовое количество погибших в ДТП в расчете на 1000 автомобилей в России больше, чем в США, в 8 раз, в Японии — в 5 раз, в странах ЕС — в 2 раза.

Все три упомянутых документа (Стратегия, Закон о транспортной безопасности и Концепция) требуют серьезного научного сопровождения, взаимной увязки и должны стать предметом особого внимания со стороны ученых и практиков Российской академии транспорта. Ниже приводятся примеры научной тематики, которые могли бы стать объектами предложений для включения в планы НИОКР Минтранса РФ либо, в региональном аспекте, в планы администраций регионов.

1. Пути повышения конкурентоспособности российского транспорта (или отдельных конкретных видов транспорта) в мировой транспортной системе.

2. Анализ российской нормативно-правовой транспортной политики и системы государственного регулирования транспортной деятельности и пути их совершенствования.

3. Роль международных транспортных коридоров и их российских участков в активизации внедрения российского транспорта в международную транспортную систему.

4. Проблемы рациональной транспортной тарифной и налоговой политики по видам транспорта с учетом их наибольшего благоприятствования экономическому взаимодействию в единой транспортной системе страны.

5. Разработка предложений по наиболее эффективной подготовке всех направлений транспортной деятельности применительно к вступлению России в ВТО.

6. Экологические проблемы эксплуатации различных видов транспорта.

7. Перспективные альтернативные виды топлива, обеспечивающие эффективную и экологически безопасную эксплуатацию отдельных видов транспорта.

8. Разработка предложений по наиболее эффективному взаимодействию российских видов транспорта с органами, обслуживающими транспортные внешнеторговые перевозки.

9. Анализ проблем и разработка предложений по совершенствованию пассажирских перевозок в крупных мегаполисах и на железнодорожном транспорте.

10. Анализ современных российских транспортных средств различных видов транспорта и разработка предложений для транспортной промышленности по достижению мирового уровня качества российских транспортных средств.

11. Анализ взаимодействия форм управления и экономической эффективности крупных объектов транспортной инфраструктуры (аэропортов, железнодорожных, морских, речных и др.

вокзалов, морских и речных портов и др.) с государственными, акционерными и прочими формами собственности (в части организации различных форм регулирования, обеспечения безопасности — из опыта стран с развитой рыночной экономикой).

12. Разработка обоснованных предложений по необходимости разработки федеральных, региональных, ведомственных и других нормативно-правовых, инструктивных, директивных документов в области транспортной деятельности.

13. Основные российские элементы грузовой базы (газ, сжиженный газ, руды цветных металлов и др.), формы транспортных перевозок, особенности терминалов, обеспечение всех форм безопасности.

14. Организация экспедирования грузов, грузовая документация, ее количество и форма представления.

15. Разработка рекомендаций по выбору видов транспорта и схем перевозок в зависимости от расстояний, от специфики пунктов отправки и доставки грузов или товаров, от вида грузов или товаров и других факторов, влияющих на реализацию законов: «от двери до двери», «точно в срок», «за минимальную транспортную составляющую стоимости».

16. Особенности подготовки специалистов в транспортных вузах по различным видам транспорта, специфика обеспечения материально-технического оснащения транспортных вузов, распределение выпускников, повышение квалификации.

17. Пути обеспечения наиболее эффективных средств и форм прямых и смешанных перевозок с учетом особенностей взаимодействия различных видов транспорта, факторов расстояния, перевозимых видов грузов, состояния транспортных магистралей, оплаты услуг и т.п.

Вышеуказанные темы не являются исчерпывающими, они служат только ориентиром при разработке предложений по научной тематике и ни в какой степени не ограничивают инициативу региональных центров РАТ и ученых-транспортников.

Российская академия транспорта, информируя о направлениях своей научной деятельности, выражает надежду, что Минтранс для реализации своих планов НИОКР привлечет научный потенциал РАТ, а региональные научные отделения в своих планах и в своей практической деятельности разовьют вышеуказанные предложения в федеральном и региональном направлениях.