

Российскую академию транспорта отлучили от научной помощи Минтрансу

Российская академия транспорта (РАТ) — одно из крупнейших научных объединений в стране и самое крупное в области транспорта. В состав РАТ входят более 1000 виднейших ученых, докторов наук и наиболее опытных производственников, работающих в сфере всех видов транспорта.

Важной особенностью Российской академии транспорта является ее региональная структура. Штаб РАТ, ее административный центр, расположен в Санкт-Петербурге. Здесь трудятся президент академии, два основных вице-президента и технический персонал. Деятельность академии осуществляется через 12 региональных отделений, охватывающих своим влиянием всю территорию России. Организационная структура РАТ представлена на *рис. 1*, схема региональной структуры РАТ — на *рис. 2*. Руководитель Центрального (Московского) регионального отделения имеет статус вице-президента РАТ.

Творческое содружество академии с транспортными производственными структурами обеспечивается тем, что в состав академии входят, в качестве ее действительных членов, практически все руководители ведущих транспортных предприятий и организаций страны, то есть начальники железных дорог, руководители авиационных предприятий, судоводных компаний и т.п. Научный потенциал РАТ иллюстрируют следующие факты: в состав академии входят ректоры всех транспортных вузов России и их ведущие ученые, директора всех транспортных отраслевых НИИ.

Следует особенно подчеркнуть тесную связь Российской академии транспорта с Российской академией наук (РАН). Единственный в России институт РАН, формирующий и решающий фундаментальные проблемы в области транспорта, — Институт проблем транспорта Российской академии наук (ИПТАН) — входит в состав Российской академии транспорта в качестве координирующей структуры в области фундаментальных и теоретических транс-

портных задач. Директор ИПТАН является членом Президиума РАТ и координатором по связи РАН и РАТ. Тесная повседневная творческая связь ИПТАН с РАТ обусловлена также тем, что чрезвычайно важная в народном хозяйстве России отрасль — транспорт — представлена в Российской академии наук только одним сравнительно небольшим институтом, а не секцией или отделением. Этот очевидный принципиальный недостаток призвана восполнить Российская академия транспорта.

Все вышесказанное свидетельствует о высоком научном потенциале академии, используя который в полной мере, можно на соответствующем уровне решать основные проблемы, стоящие перед всеми видами транспорта и российским транспортом в целом. Это подтверждается и большим числом на-

учных работ, выполняемых ежегодно региональными научными отделениями РАТ, значительными вкладами РАТ в создание Стратегий транспорта России, особенно Институтом проблем транспорта РАН и Сибирским региональным отделением РАТ, участием РАТ в разработке ведущих общероссийских программ, концепций и других руководящих, методических, организационных документов.

Казалось бы, Министерству транспорта Российской Федерации необходимо в полной мере использовать сложившийся коллектив РАТ, обеспечив его необходимым организационным и материальным ресурсом, и получать от него необходимую отдачу в форме интеллектуального продукта, именуемого наукой. Еще недавно академия транспорта считалась научной базой Минтранса, ее ведущие ученые, включая президента и вице-президента по научной работе, входили в состав научно-технического совета, участвовали в заседаниях Коллегии, а академия получала ответственные задания по всем сферам научной деятельности.

После реорганизации Минтранса в его новом научно-техническом совете и секциях практически не нашлось места для РАТ.

После избрания нового президента РАТ ситуация, казалось бы, изменилась. Президент РАТ был введен в состав Президиума НТС, руководство министерства высказывало мысль, что Российская академия транспорта обязана стать основной научной структурой министерства и т.д. Особый оптимизм в академии транспорта вызвали не только слова о ее востребованности, но и их документальные подтверждения. Например, в протоколе пленарного заседания НТС Минтранса РФ № 42 от 18 ноября 2005 г., посвященного рассмотрению стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 г. и задачам НТС Минтран-



Рис. 1

са, указывалось: «НТС Минтранса России совместно с Российской академией транспорта взять на себя задачу организации научного сопровождения выполнения Стратегии и связанных с ней федеральных, ведомственных, региональных программ». Мысль, вложенная в приведенную цитату, не нуждается в комментариях. Этот оптимизм в рядах ученых РАТ был подкреплен уверенностью руководства Минтранса, что в 2006 г. Российская академия транспорта будет выполнять по заданию Минтранса необходимые министерству и его подразделениям научные работы. Уверенность в реализации такой перспективы подкреплялась рядом удачных работ, выполненных в инициативном порядке учеными РАТ для Минтранса. Например, проработка и замечания к проектам Федерального закона и Федеральной концепции по безопасности транспорта и др.

Практически научным органом Минтранса стал журнал РАТ «Федеральный транспорт России», с интересом воспринимаемый Минтрансом.

Российская академия транспорта и ее региональные отделения готовились к предстоящему конкурсу по НИР, который должен был состояться после выхода в свет приказа Минтранса об объявлении открытого тендера на выполнение научных работ. В Москву неоднократно посылались предложения по тематике НИР на общероссийском и региональном уровнях, велись необходимые переговоры. В конце концов, из многих объявленных Министерством научных тем Российская академия транспорта остановилась на следующих девяти:

1. «Разработка Концепции о смешанных (комбинированных) перевозках и проекта соответствующих Правил перевозок грузов с целью разработки Федерального закона» (научный руководитель — д.т.н. Кацман Ф.М.).
2. «Разработка научных основ для создания разработки подпрограммы «Безопасность транспортной системы России» в ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» (научный руководитель — д.т.н. Куклев Е.А.).
3. «Разработка концепции государственной политики в области железно-

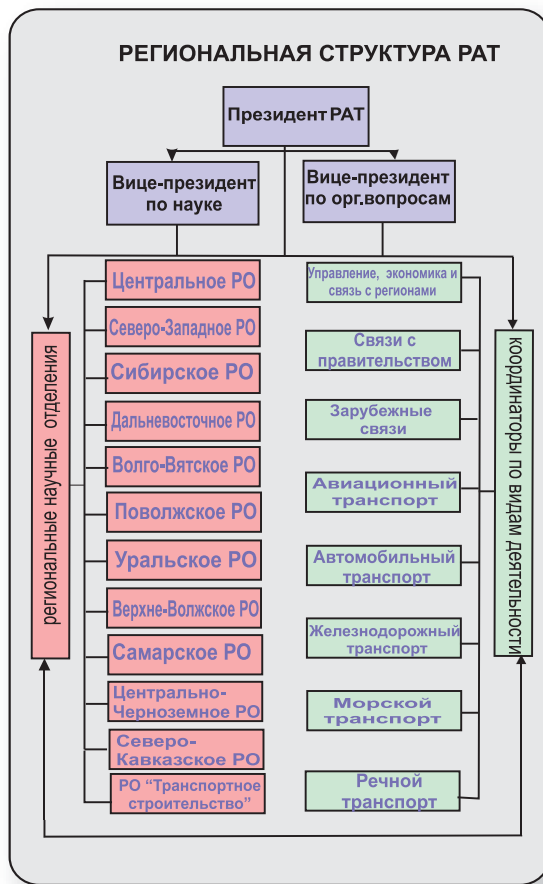


Рис. 2

дорожного транспорта не общего пользования» (научный руководитель — д.т.н. Дудкин Е.П.).

4. «Разработка принципов взаимоотношений органов государственной власти и субъектов Российской Федерации — владельцев автомобильных дорог и пользователей — с целью создания проекта Федерального закона «Об автомобильных дорогах» (научный руководитель — д.т.н. Лобанов Е.М.).

5. «Подготовка научно-обоснованных предложений по совершенствованию государственного регулирования перевозок на внутреннем водном транспорте» (научный руководитель — д.т.н. Гладков Г.Л.).

6. «Финансово-экономическая оценка эксплуатации Сайменского канала и пути повышения эффективности экспортно-импортных перевозок с учетом развития инфраструктуры и флота» (научный руководитель — д.т.н. Безюков О.К.).

7. «Концепция формирования сети мультимодальных транспортно-логистических центров» (научные руководители — д.т.н. Комаров К.Л.; д.т.н. Попов А.М.).

8. «Концепция создания единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта» (научные руководи-

тели — д.т.н. Комаров К.Л.; д.т.н. Попов А.М.).

9. «Совершенствование нормативно-методической базы по обеспечению информационной безопасности в транспортной отрасли» (научный руководитель — д.т.н. Лобанов Е.М.).

За упомянутыми фамилиями научных руководителей стоят квалифицированные научные коллективы, укомплектованные ведущими учеными-транспортниками России.

В ожидании решения тендерной комиссии мы надеялись, что роль Российской академии транспорта в стране, ее научный потенциал, авторитет действительных членов РАТ, объявленных в качестве научных руководителей заявленных тем, будет оценена по достоинству. Более того, поставленная задача — стать базовой научной структурой Министерства транспорта Российской Федерации — эту надежду поддерживала.

Однако объявление тендера задержало по отношению к заявленным Минтрансом срокам завершения работ, что, соответственно, практически на полгода задержало

извещение на сайте Минтранса о результатах работы тендерной комиссии, то есть о победителях конкурса. Результаты работы тендерной комиссии были оглашены в июле, а срок завершения научных работ, объявленных Минтрансом, в основном истек в ноябре. Это прямое нарушение всех существующих норм и условий. О какой серьезной научной работе может идти речь, если на нее отпущено три месяца, причем два из них — летние? Российская академия транспорта не выиграла ни одной темы! Вся подготовительная работа научных отделений, руководства РАТ, обсуждение программ путей выполнения работ, подготовка материалов к тендеру — оказались напрасными. Результат этой деятельности равен коэффициенту полезного действия короткого замыкания: шума и треска много, а КПД равно нулю.

Это означает, что в 2006 г. Российская академия транспорта фактически отлучена Минтрансом РФ от участия в научной и практической деятельности министерства по наиболее приоритетной для него тематике.

Ф.М. Кацман,
*вице-президент РАТ по науке,
 д.т.н., профессор,
 заслуженный деятель науки и техники РФ*