

Российская академия транспорта: вчера, сегодня, завтра

Валерий КОВАЛЕВ,

ректор Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения,
заслуженный работник транспорта Российской Федерации,
член Российской академии транспорта,
доктор технических наук, профессор



За последнее время в выступлениях ответственных лиц как на федеральном, так и на региональном уровне все чаще приходится слышать: «Транспорт — важнейшее звено народного хозяйства, становой хребет экономики!» Но это беспорное утверждение сплошь и рядом разбивается об острые, болезненные проблемы, которые годами накапливались в транспортном комплексе страны.

Вдумайтесь, к примеру, в такую поразительную цифру: в России 30 тысяч населенных пунктов вообще не имеют автодорожного сообщения. А ведь в них, в общей сложности, проживает 15 миллионов человек: в количественном отношении это целое государство! Государство, население которого умудряется существовать в условиях полного бездорожья. И это — в XXI веке! А строительство автодорог уменьшается. Или взять наши внутренние водные пути. Не преувеличу, если скажу: каждая река — это боль. Поддержание фарватера, состояния мостов, шлюзов, иных гидросооружений — в плачевном состоянии.

Такая невеселая картина в масштабах всей державы: речники кое-как латают свой тришкин кафтан, моряки растеряли флот; хватает бед и у железнодорожников, и у авиаторов... А главное — все они в одиночку решают собственные проблемы — каждый, сам по себе, что-то выстраивает в своем хуторском хозяйстве.

И корень бед — в том, что вот уже длительное время в нашем государстве не осуществлялась общая транспортная политика, которая бы объединяла транспорт в скоординированную, хорошо отлаженную систему и определяла приоритеты: какой вид транспорта более конкурентоспособен в том или ином случае?

Понимая все это, Минтранс РФ работал и минувшей весной Правительство одобрило основополагающий документ — «Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2020 года». Но чтобы эффективно претворять эту программу в жизнь, а по ходу — уточнять и корректировать ее положения, нашим транспортникам и властным структурам необходимо опираться на постоянную помощь ученых-экспертов, на мощный фундамент науки. Ведь речь об одной из наиболее наукоемких отраслей в сегодняшнем мировом хозяйстве. Ее технический и технологический уровень, рационально выстроенная схема транспортных потоков, состояние маршрутов, четкое взаимодействие между различными видами транспорта — все это должно опираться на разработки и рекомендации ученых, которые бы определяли развитие транспортной системы в целом.

В условиях огромных пространств России как нигде и никогда транспорт обретает значение системообразующей отрасли, жизненно важной для всей страны. И сегодня, когда государство, проведя реформу, объединило все виды транспорта в рамках одного министерства, необходимо так же собрать в единый кулак интеллектуальный потенциал всего транспортного комплекса. В чем, собственно, и

заключается главное предназначение Российской академии транспорта.

Между тем, приходится констатировать: по большому счету, у нас в стране нынче практически отсутствует «общетранспортная» наука — она как бы еще застряла в прошлом столетии, осталась разъединенной на отдельные, не связанные друг с другом направления, на все те же «хуторские наделы». Есть наука «морская», «авиационная», «железнодорожная» — и каждый институт окучивает свою узковедомственную грядку.

В то же время, голос нашей отраслевой Академии пока еще слышен очень слабо. Она не приняла заметного участия даже в разработке Транспортной стратегии: эта важнейшая программа действий рождалась главным образом в министерских кабинетах. А что же члены Российской академии транспорта — ведущие ученые и практики, высококвалифицированные менеджеры, опытные руководители предприятий? Почему этот ценнейший ресурс остался почти не задействованным?

Следует признать: реальная роль научного штаба отрасли пока что не адекватна тем масштабным задачам, которые ставит жизнь. Настала пора вдохнуть новую жизнь в Академию, добиться ее высокой востребованности — чтобы наши «транспортные академики», образно говоря, не плелись за паровозом, обсуждая, как реализовать уже принятые директивы, а сами предлагали бы пути дальнейшего развития отечественного транспорта, в тесном взаимодействии с властными структурами выстраивали технологическую, организационную и экономическую политику в отрасли.

Главная, наиважнейшая задача — объединить под сенью Академии все

виды транспорта с их нуждами и проблемами, скоординировать их усилия — чтобы это действительно стал мощный комплекс, а не механическая сумма разрозненных, действующих вразнобой слагаемых. Передовая научная мысль, возведенная на уровень государственных задач, — это тот цемент, который позволит выстроить гармоничное здание отрасли — по-настоящему современной и конкурентоспособной на мировом уровне.

Взаимодействие между видами транспорта, снижение доли транспортных затрат в себестоимости продукции, отставание российских транспортных технологий от мирового уровня — вот непаханое поле для наших академиков. Кардинальных, общих проблем, стоящих и перед речниками, и перед автодорожниками, и перед авиаторами, накопилась масса: от экологии до логистики.

Для всего мирового сообщества терроризм сделался подлинным бичом, но меры противодействия ему на российском транспорте разработаны еще явно недостаточно. Тут свое веское слово должна сказать Академия. И она же призвана осуществить комплексный анализ всех иных аспектов многогранной проблемы безопасности на транспорте. В том числе — и экологического. Представляется необходимым уже в 2006 году на базе Академии провести общероссийскую конференцию «Безопасность на транспорте» и впоследствии сделать такие научные встречи традиционными. Точно так же назрела потребность, чтобы Академия наладила выпуск ежегодника «Экология транспорта России».

Проведя такую объединительную работу, Академия сможет стать тем мозговым центром, который будет формировать для государства комплексную транспортную политику, давать экспертные оценки и рекомендации для Минтранса и Правительства РФ, для обеих палат парламента. Есть смысл, чтобы не реже раза в год она выпускала Бюллетень мониторинга Транспортной стратегии и представляла его во все заинтересованные структуры федеральной власти.

Важно, чтобы Академия наладила тесное взаимодействие с Госдумой и Советом Федерации, с их профильными комитетами и самым активным образом участвовала в разработке и экспертизе законодательных актов, а равно — в мониторинге их исполнения. Ни одно серьезное решение, ни один закон, затрагивающие проблемы транспорта,

не должны приниматься без научной экспертизы. И кому, как не Российской академии транспорта, следует взять на себя роль главного экспертного органа по транспортным вопросам?

Но для этого ей еще предстоит добиться признания со стороны как всех участников транспортного комплекса, так и Минтранса, Правительства, парламентариев. И начинать следует безотлагательно. Уже сегодня на повестке дня — непосредственное участие Академии в разработке и реализации Программы модернизации транспортной деятельности, Морской доктрины РФ, ряда федеральных законов.

Нынче, принимая Транспортную стратегию на период до 2020 года за основу, мы обязаны ее актуализировать, предлагать необходимые коррективы. И по мере ее осуществления — создавать стратегию развития транспортного комплекса уже на следующий период. Этот, новый документ должен базироваться на прочной научной основе, подкреплять его будут масштабные исследования и экспертные заключения.

Конечно, проводить мониторинги и экспертизы, разрабатывать федеральные программы и проекты — все это потребует серьезных затрат. Руководству Академии предстоит выстроить систему финансовой поддержки — чтобы ученым подставили плечо транспортные и машиностроительные компании, фирмы, работающие в сфере транспортного строительства. Я очень рассчитываю на то, что эти потенциальные спонсоры откликнутся и помогут создать соответствующий фонд, когда наша Академия по-настоящему весомо заявит о себе. А в дальнейшем, учредив собственный экспертный совет и зарекомендовав себя главным экспертом по транспортным проблемам России, Академия сможет привлекать коммерческие заказы на экспертную оценку и технический аудит.

Государство вправе ожидать, что Академия возьмет на себя координацию деятельности всех НИИ и вузов, проектных организаций и КБ, занимающихся транспортной тематикой, эффективно выстраивая все «этажи» научного поиска внутри отрасли и непосредственно отвечая за решение общетранспортных проблем.

Чтобы делаться подлинно научным штабом отрасли, Академии следует наладить механизм стимулирования и поддержки ученых: как опытных, так и начинающих. Смотры-конкурсы на лучший дипломный проект студентов и

лучшую научную разработку аспирантов, гранты и ежегодные премии для поддержки молодых перспективных ученых и их научных руководителей, создание своего рода «научных инкубаторов», где бы взращивались высококлассные специалисты-«системщики», решающие комплексные проблемы российского транспорта... Также было бы важно ежегодно проводить (широко привлекая талантливую молодежь) научно-практические конференции «Транспорт России», на которых бы обобщались результаты наиболее перспективных научных работ и мониторинга Транспортной стратегии.

Готовя специалистов завтрашнего дня, целесообразно обеспечить интеграцию и усиление сложившихся научно-педагогических направлений в системе высшей школы. Наглядный пример тому — транспортные вузы Петербурга: Академия гражданской авиации, Морская академия имени адмирала С.О. Макарова, Университет путей сообщения, Университет водных коммуникаций, Морской технический университет... Каждый из них накопил солидный опыт, но все они работают разрозненно. Между тем, имело бы смысл, объединив эти вузы, создать единый Транспортный университет — мощную научно-образовательную фирму, конкурентоспособную на мировом уровне. Подобная интеграция позволит успешней готовить специалистов и проводить исследования в области общетранспортных проблем, а дублирующие друг друга направления сконцентрировать вокруг наиболее сильных научных школ. Разумеется, этот университетский комплекс также должен действовать и развиваться в тесном взаимодействии с Российской академией транспорта.

* * *

Транспорт сегодня не просто одна из многочисленных отраслей, не просто перевозка людей, грузов, перекачка нефти и газа. Это — тот экспресс, который призван надежно и быстро перенести нашу экономику, наше общество, всю Россию в завтрашний день, в постиндустриальный мир с его технологиями и скоростями, с его всенарастающими коммуникациями. И двигателем такого экспресса должна стать самая современная фундаментальная и прикладная наука. В этом — высокое призвание Российской академии транспорта, ее гражданский долг, ее ответственность за будущее державы.