



Интервью с Олегом Владимировичем Евсеевым,
доктором техн. наук, вице-президентом и главным исполнительным директором
Российской академии транспорта

Interview with Oleg V. Evseev,
DSc in Engineering, Executive Director of the Russian Academy of Transport

Российская академия транспорта — научное звено в стратегии развития транспортной отрасли России

Russian Academy of Transport — a scientific link in the strategy of development of the transport sector in Russia

О роли ПАТ в реализации стратегии развития транспортной системы Российской Федерации рассказал главный исполнительный директор ООО «Российская академия транспорта» Олег Владимирович Евсеев.

— Олег Владимирович, расскажите о тех проектах, над которыми в настоящее время работает академия транспорта?

— В 2012 году академия принимала активное участие в разработке обновленной редакции Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. В прошлом году по заказу Министерства транспорта России академией была разработана концепция развития международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации.

Реализация Транспортной стратегии РФ предполагает системную увязку развития федеральной, региональной и муниципальной транспортной инфраструктуры. С этой целью по заказу Минтранса России на основе обобщения опыта разработки стратегических и программных документов в сфере транспорта подготовлены научные рекомендации по разработке региональных транспортных стратегий, увязанных с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года. Разработка таких стратегий и планирование согласованного развития транспортных систем

федерального, регионального и муниципального уровня является важной научной задачей, требующей учета множества факторов и критериев, а также прогноза спроса на пассажирские и грузовые перевозки различными видами транспорта.

В транспортной стратегии сформулирована задача совершенствования топологии транспортной сети — перехода от радиальной структуры, замкнутой на Москву, к сетевой, со множеством альтернативных связей и центров. Должна быть решена научная задача определения оптимальной структуры такой сети и плана ее развития с учетом критерия «затраты — эффект».

Важная научная задача связана с обеспечением доступности и качества транспортных услуг для населения и разработкой социальных транспортных стандартов. Формирование таких стандартов требует научного обоснования как с точки зрения формализации показателей доступности и качества транспортных услуг, так и подготовки инвестиционной финансовой модели их реализации.

Одной из главных задач, решаемых в рамках развития транспортной системы России, является повышение транспортной доступности и связанности территорий страны, что предусматривает развитие скоростного и высокоскоростного движения. С этим связан целый комплекс прикладных задач, включая разработку

интеллектуальных систем управления и систем безопасности, оптимизацию транспортных систем, связанных с ВСМ, развитие грузовой логистики, создание новой техники, материалов и технологий для ВСМ.

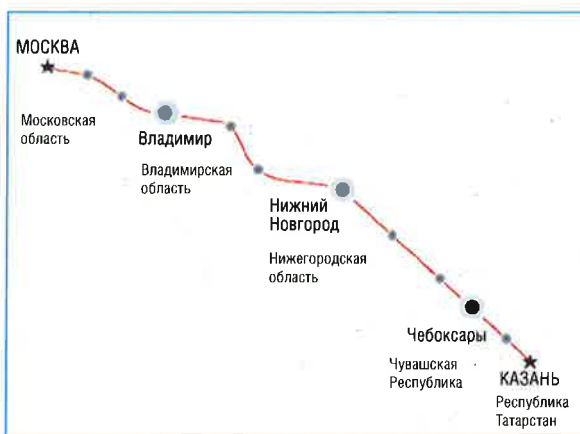
Эти и многие другие задачи определяют направления исследований Российской академии транспорта на ближайшие годы.

— Каковы перспективы развития высокоскоростных магистралей в России?

— Наша страна с ее обширными пространствами и огромными расстояниями испытывает потребность в объединении территорий, преодолении территориальной разобщенности, объясняющейся объективными географическими факторами. Высокоскоростные магистрали обеспечат эффект «сжатия пространства», позволят ускорить процессы делового и социально-культурного взаимодействия регионов.

Во всех странах, в которых существует высокоскоростное движение, его создание стало общенациональным социально значимым проектом, который широко поддерживался государством.

В течение последних лет на уровне Президента и Правительства Российской Федерации был принят ряд важных решений в поддержку развития высокоскоростного железнодорожного движения. В настоящее время ОАО «Скоростные магистрали» подготовило и передало на рассмотрение профильным ФОИВам проработанную финансовую и организационно-правовую часть проекта ВСМ «Москва — Казань». Закончены работы по обоснованию инвестиций в строительство, и получено положительное заключение Главгосэкспертизы. Окончательное решение по дальнейшей реализации и финансированию данного проекта должно быть принято весной 2014 года.



ВСМ «Москва — Казань»

Фонд «Центр стратегических разработок» детально просчитал макроэкономические эффекты реализации проекта ВСМ «Москва — Казань». Так, совокупный прирост валового внутреннего продукта за счет мульти-

пликативного эффекта в период 2014–2019 гг. приведет к ускорению темпов прироста ВВП на 3,35%.

— Как известно, объем грузовых перевозок в нашей стране значительно больше, чем пассажирских, в то время как затраты на строительство ВСМ весьма существенны. Оправдано ли такое вложение средств?

— Развитие высокоскоростных пассажирских перевозок не только не препятствует развитию грузовых перевозок, а, наоборот, способствует ему.

Сегодня близки к исчерпанию пропускные способности железнодорожных линий. Для удовлетворения потребностей экономики, обеспечения связности территорий страны и развития бизнеса железных дорог необходимо разделение пассажирского и грузового движения, создание новой инфраструктуры.

Разделение грузового и пассажирского движения является наиболее эффективным способом сокращения себестоимости перевозок для компании, поскольку содержание «грузовых» линий в состоянии, необходимым для пропуска пассажирских поездов, ведет к значительному удорожанию технологии.

Известно, что на совмещенной инфраструктуре одна пара пассажирских поездов «снимает» до четырех пар грузовых.

При введении ВСМ, по расчетам специалистов, к 2030 году удастся достигнуть сокращения протяженности «узких мест» на сети железных дорог на 2,4 тыс. км. В результате этого потребность в инвестициях в грузовую инфраструктуру к тому времени существенно сократится.

Кроме того, использование ускоренных контейнерных поездов позволит увеличить транзитный потенциал страны. То есть можно с уверенностью говорить о том, что высокоскоростная магистраль поможет в выполнении одного из стратегических приоритетов позиционирования России на глобальном транспортном рынке.

— Чему стоит уделять внимание при подготовке специалистов по направлению «Высокоскоростной транспорт»?

— Что касается подготовки инженерных кадров для ВСМ, то ОАО «РЖД» поэтапно формирует систему подготовки кадрового резерва для будущей индустрии ВСМ. С 2013 года, например, совместно с МИИТ, ПГУПС и учебными заведениями и железнодорожными дорогами Франции, Украины, Польши, Латвии в рамках программы ЕС «Темпус» реализуется международный образовательный проект по подготовке магистров в области инфраструктуры и эксплуатации ВСМ.

ВСМ — это сверхсовременный транспорт со своей определенной спецификой, который в России еще мало изучен, поэтому при разработке образовательных стандартов и программ необходимо опираться на международный опыт, привлекать иностранных экспертов.



— **Какие из реализуемых РАТ задач являются наиболее перспективными и наукоемкими?**

За последние несколько лет Российская академия транспорта наряду с проведением исследований по видам транспорта начала активно участвовать в решении научно-технических задач, имеющих общесоциальный, общеэкономический и общетранспортный характер для нашей страны.

Важным направлением транспортной научной деятельности является разработка региональных транспортных стратегий, увязанных с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года. С этим направлением тесно связаны вопросы математического моделирования.

При помощи моделей прогнозирования спроса на транспортные услуги хозяйствующих субъектов, а также имитационных транспортных моделей будут формироваться оценки эффективности вариантов развития транспортной инфраструктуры. Такие оценки будут использоваться при экспертизе проектов по развитию транспортной инфраструктуры всех уровней — федерального, регионального и муниципального.

Одной из ключевых научных задач, отраженных в обновленной транспортной стратегии, является разработка и ведение транспортно-экономического баланса Российской Федерации.

На основных направлениях международных транспортных коридоров, а также в крупных городских агломерациях актуальной наукоемкой задачей является создание интеллектуальных транспортных систем (ИТС), включая построение моделей и алгоритмов ситуационного управления транспортными потоками, адаптированных к особенностям российской транспортной ситуации, а также системы информирования участников движения и пассажиров о текущем состоянии транспортных потоков, которые станут важным управляющим звеном ИТС.

Важнейшим направлением общественно-научной и просветительской деятельности Российской академии транспорта является поддержка научных школ, развитие системы грантов на научные проекты и статьи, привлечение научных коллективов академии к выпол-

нению комплексных научных работ, выполняемых научной дирекцией академии.

— **Как Вы считаете, повлияют ли изменения, внесенные в устав академии в 2013 году, на повышение эффективности взаимодействия между учеными и производителями в сфере транспорта?**

— В новой структуре финансово-хозяйственная деятельность отделена от общественно-научной. В академии создается орган для осуществления постоянной финансово-хозяйственной научно-проектной деятельности, работающий на рынке научно-технической продукции, — научная дирекция. Эта дирекция будет участвовать в конкурсах от имени академии, заключать договоры на НИОКР и привлекать к их выполнению членов академии. Дирекция планирует выполнять исследовательские и проектные работы в сфере развития транспорта, которые потребуют объединения усилий ученых и производителей для проведения комплексных исследований и разработок в области транспортной политики и создания эффективных, в том числе инновационных, систем на транспорте.

В последнее время академия успешно выполняет исследования и разработки в сфере развития транспортных систем различного уровня. Мы создаем условия для привлечения финансирования транспортных научных исследований федеральными органами исполнительной власти и коммерческими компаниями, заинтересованными в развитии транспорта, тем самым поддерживая развитие транспортной науки и научных школ в России за счет доходов от коммерческих проектов.

Создание научной дирекции в соответствии с обновленным уставом академии будет способствовать развитию научной деятельности и авторитета академии, поддержке молодых кадров, повышению роли науки в развитии транспорта. **ИТ**

Беседовала Елена Чечулина

Биографическая справка

Олег Владимирович Евсеев

Доктор технических наук, специальность «Системный анализ и управление в технических системах». Срок научной деятельности — более 35 лет.

Профиль работы:

- стратегический системный консалтинг в области транспортной политики и развития транспортных систем федерального, регионального и муниципального уровня;
- транспортное моделирование, системы прогнозирования, транспортное планирование;
- информационные системы на транспорте, интеллектуальные транспортные системы.

С 2012 г. по настоящее время является исполнительным директором ООО «Российская академия транспорта», в октябре 2013 г. избран общим собранием на пост вице-президента. Также на сегодняшний день является директором ФГУП «Научный центр по комплексным транспортным проблемам» Минтранса России (ФГУП «НЦКТП») и по совместительству директором Центра транспортной политики Института экономики транспорта и транспортной политики ГУ «Высшая школа экономики».