



Государственная политика в транспортной отрасли: инновационное направление подготовки кадров



Александр ГОРБУНОВ
Alexander A. GORBUNOV

Алексей ФЕДЯКИН
Aleksey V. FEDYAKIN



Иван ФЕДЯКИН
Ivan V. FEDYAKIN

Горбунов Александр Александрович – доктор политических наук, профессор, директор Гуманитарного института Российского университета транспорта (МИИТ), Москва, Россия. Федякин Алексей Владимирович – доктор политических наук, профессор, заведующий кафедрой политологии, истории и социальных технологий РУТ (МИИТ), Москва, Россия. Федякин Иван Владимирович – доктор политических наук, профессор РУТ (МИИТ), Москва, Россия.

**Public Transport Policy:
Innovative Training Trend**
(текст статьи на англ. яз. –
English text of the article – p. 228)

В статье обосновываются потребности в квалифицированных специалистах в области государственной транспортной политики, рассматриваются перспективы нового направления подготовки кадров для транспортной отрасли в системе отечественного высшего образования. Отмечается междисциплинарный и интегративный характер направления, возможности использования инновационных подходов при формировании учебных планов и рабочих программ изучаемых дисциплин, а также профильной учебной и учебно-методической литературы. Особое внимание уделяется потенциалу Российского университета транспорта (МИИТ), на базе которого планируется открытие программы подготовки специалистов в области государственной транспортной политики.

Ключевые слова: государственная транспортная политика, транспортная стратегия, социально-политические коммуникации, высшее образование, подготовка кадров для транспорта.

К концу второго десятилетия XXI века развитие транспортно-коммуникационной отрасли достигло впечатляющих темпов и масштабов, которые дают основания для построения весьма оптимистичных прогнозов относительно будущего этой сферы человеческой жизнедеятельности. Динамично растут объёмы перевозок пассажиров и грузов, повышаются скорости движения транспортных средств, увеличивается дальность перевозок, возводятся и успешно функционируют новые объекты транспортной инфраструктуры, внедряются инновационные технологии. Всё большее число как отдельных государств, так и их интеграционных объединений подключаются к макрорегиональным и глобальным каналам и сетям транспортных коммуникаций, становятся участниками разнообразных международных обменов и потоков: политических, экономических, социокультурных, информационных и т.д.

Вместе с тем, как уже отмечалось и ранее [1], такого рода подключение, являющееся следствием глобализационных тенденций, отнюдь не всегда означает обретение национальными сообществами статуса равноправного участника международных транспортно-коммуникационных процессов, совсем необязательно оборачивается выгодами для национальных экономик, наконец, далеко не во всём соответствует жизненно важным национальным интересам. Это делает особенно актуальным разработку и реализацию современными государствами такой политики развития транспортных коммуникаций вообще и отдельных видов транспорта в частности, которая бы, с одной стороны, позволила смягчить негативные последствия глобальных трансформаций для страны, а с другой стороны, способствовала устойчивому и эффективному прогрессу отрасли.

Все это в значительной степени касается России с её пока что нерешёнными проблемами.

1.

Для страны, самой большой по площади в мире, поступательное развитие транспорта – сферы, во все времена игравшей колоссальную, а в современную эпоху играющей ещё более значимую роль в жизни социума, – становится общенациональным приоритетом и императивом обеспечения безопасности личности, общества и государства [2]. Поэтому разработка и осуществление эффективной, адекватной нынешним вызовам и инновационно-ориентированной политики развития транспортных коммуникаций превращаются в важнейший фактор модернизации и должны рассматриваться в числе основных источников регионального и общенационального экономического роста, служить предпосылкой завоевания более выгодного положения в международной системе разделения труда и внешнеэкономических связей, а значит и статуса не только полноправного, но и активного, иницирующего позитивные изменения участника мирового политического процесса.

Очевидно, что транспортировка грузов в макрорегиональном и глобальном масштабах, осуществление экспортно-импортных перевозок, привлечение в свои транспортные системы максимально возможного количества грузов и пассажиров не только повысят общеэкономическую конкурентоспособность России, но и явятся для неё фактором наращивания экономической мощи и геополитического влияния. Один лишь транзит по евразийскому направлению способен изменить всю структуру российского экспорта, оказать позитивное воздействие на уровень жизни широких слоёв наших граждан, сделать более интенсивными связи центра и регионов, придать новый импульс их развитию, расширить общение на евразийском пространстве, да и в мире в целом.

Соответственно, как было отмечено министром транспорта РФ Е. И. Дитрихом, работа, связанная с вопросами стратегического планирования и развития в области транспорта, приобрела масштабный характер. Минтранс России приступил к подготовке основного документа отрасли – Транспортной стратегии Российской Федерации до 2035 года, а также государственной программы «Развитие транспортной системы» до 2025 года [3].

В то же время подготовка компетентных и высококвалифицированных кадров в сфере государственной транспортной политики, её формирования и эффективной реализации в нашей стране пока что не стала устойчивым явлением. Анализ образовательных программ, предлагаемых российскими вузами, включая ведущие отраслевые образовательные учреждения, свидетельствует об отсутствии как профильного направления подготовки специалистов-политиков, так и отвечающих за это организационных структур – кафедр, отделений, факультетов, учебно-научных центров и т.д. В НИУ ВШЭ в 2011 году было открыто структурное подразделение под весьма броским названием «Институт экономики транспорта и транспортной политики». Однако его основной целью стало лишь «осуществление научно-иссле-



довательской, экспертно-аналитической, консалтинговой деятельности», при этом собственно политическая составляющая транспортного развития в декларируемой деятельности непосредственного отражения пока что не нашла [4].

Заметим, отечественная высшая школа сегодня готовит либо классических политологов, в том числе россиян и международных, нередко с уклоном в теоретико-методологическую и компаративно-ретроспективную плоскости, либо государственных и муниципальных управленцев широкого и узкого профилей (далёких от сферы транспортных коммуникаций и государственной политики в этой сфере), либо менеджеров на транспорте, компетентных преимущественно в области экономики отдельных транспортных предприятий, оказания транспортно-логистических услуг, осуществления сервисной деятельности.

Как видно, текущие вызовы и задачи в транспортной сфере в её глобальном, национальном и региональном измерениях, с одной стороны, и состояние отечественного и зарубежного образовательного пространства, с другой стороны, оставляют существенные резервы относительно изучения теоретических и прикладных аспектов государственной политики, касающейся развития транспортных коммуникаций, а также подготовки соответствующих кадров. Поиск ориентиров и уточнение приоритетов текущего и стратегического курса государства в сфере транспорта вообще и отдельных его видов в частности, создание условий для участия в формировании и реализации транспортной политики структур бизнеса и институтов гражданского общества, выработка механизмов эффективного внедрения инноваций и использования передового опыта различных отраслей, отдельных регионов, зарубежных стран и их объединений – комплексное исследование этих и многих других вопросов в рамках политической науки представляется не только эвристически ценным, но и востребованным повседневной практикой.

В этой связи были разработаны как общая концепция, так и непосредственные учебно-методические материалы (учебный план, рабочие программы дисциплин, фонды оценочных средств и т.д.) для открытия на базе Гуманитарного института Российского университета транспорта (МИИТ) направления подготовки бакалавров «Политология» (в рамках УГНС 410000 «Политические науки и регионоведение») с принципиально новым профилем – «Государственная политика и управление в транспортной отрасли».

2.

В чём инновационность предлагаемой учебной программы?

Во-первых, в том, что такое, ставшее со времени своего официального признания в нашей стране [5] классическим для многих университетов направление, как политология, существенно обогащается принципиально новым и при этом крайне востребованным с точки зрения политической теории и практической политики содержанием, связанным с транспортной сферой. По сути, есть все основания говорить о новом импульсе, который данное направление подготовки способно придать развитию прикладной (отраслевой или практико-ориентированной) политологии, особенно её отдельной части, изучающей конкретные проявления мира политики во всем их многообразии в такой важнейшей сфере общественной и государственной жизни, как транспортные коммуникации.

Во-вторых, в том, что гуманитарная составляющая транспортного образования, востребованность которой уже не вызывает сомнений и – что очень отрадно – уверенно перестаёт быть предметом спора «физиков» и «лириков», прирастает важным компонентом, который, наконец, обретает свою институционализацию в качестве направления подготовки кадров для транспортной отрасли. Это позволит в том числе интегрировать ранее разрозненные, оказавшиеся «рассеянными» и даже «затерявшимися» на предметных

полях других научных направлений учебных дисциплины (например, «История транспорта», «Управление социально-техническими системами», «Социология транспорта», «Транспортная психология», «Транспортные системы городов и регионов», «Международные отношения», «Регионалистика» и т.д.) в единую и при этом весьма разветвлённую структуру, а тем самым создать необходимые условия для их поступательного развития.

В-третьих, утверждая себя в качестве самостоятельного направления подготовки кадров для транспорта и области исследований, обладающей собственными предметом и методом, а также категориально-понятийным аппаратом – неотъемлемыми признаками «суверенности» науки, государственная политика и управление в транспортной отрасли были, есть и будут оставаться комплексным междисциплинарным направлением, объединяющим в себе естественно-научные, технические, социально-гуманитарные сферы знаний и имеющим при этом ярко выраженную практическую направленность. Появляется возможность сочетать общетеоретические курсы и различные виды практик, включая производственную, организуемую как в органах власти и управления, так и на предприятиях транспортного комплекса. А это – не просто большой «плюс», но и серьёзное конкурентное преимущество.

В-четвёртых, предлагаемое направление подготовки кадров, будучи принципиально новым явлением в отечественной высшей школе, способно занять в глобальном образовательном пространстве лидерские позиции в одном из молодых сегментов – транспортной гуманитаристике. Для этого есть все основания, в том числе принимая во внимание востребованность социально-гуманитарных знаний, навыков и умений для представителей общетранспортных профессий, которая обусловлена всё большей ориентацией отрасли в ведущих странах мира на развитие человеческого капитала. «Чуткость» национальных образовательных систем к объективным реалиям и запросам со-

временности будет определять их привлекательность на международном рынке образовательных услуг.

Наконец, в-пятых, открытие направления подготовки кадров в сфере государственной политики и управления в транспортной отрасли будет содействовать более эффективной и своевременной реализации приоритетов, обозначенных в оглашённом 1 марта 2018 года послании Президента страны Федеральному Собранию, а также в подписанном 7 мая 2018 года Указе Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

В частности, изучение будущими политологами-транспортниками таких дисциплин, как «История транспортных коммуникаций», «Политические аспекты теории транспорта и транспортных коммуникаций», «Инновационная политика в транспортной сфере», «Политический менеджмент в региональных и территориальных транспортных системах», позволит им освоить профессиональные компетенции, необходимые для того, чтобы, как было указано в президентском послании, «развернуть масштабную программу пространственного развития России, включая развитие городов и других населённых пунктов», а также на основе стратегии пространственного развития «подготовить комплексный план модернизации и расширения всей магистральной инфраструктуры страны» [6].

В свою очередь, реализация данного плана, согласно п. 15 Указа Президента РФ, предполагает, в том числе, обеспечение развития транспортных коридоров «Запад–Восток» и «Север–Юг» для перевозки грузов, Северного морского пути и увеличения грузопотока по нему, роста объёма транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом, формирования узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров [7]. Представляется, что решению этих задач выпускниками образовательной программы в немалой степени поможет обретение ими в ходе обучения ком-



петенций, предусмотренных такими учебными дисциплинами, как «Мировая политика и международные отношения в транспортной сфере», «Международные транспортные коридоры и интеграционные процессы», «Транспортная политика России и зарубежных стран», «Риск-менеджмент в государственной транспортной политике и управлении».

Достижению же предусмотренного в указе главы государства повышения «уровня экономической связанности территории Российской Федерации посредством расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры, в том числе за счёт... поэтапного развития транспортных коммуникаций между административными центрами субъектов Российской Федерации и другими городами – центрами экономического роста, включая ликвидацию инфраструктурных ограничений на имеющих перспективы развития территориях, прилегающих к таким транспортным коммуникациям» [7], будет способствовать получение будущими профильными кадрами знаний, навыков и умений, представленных в таких учебных дисциплинах, как «Политические аспекты обеспечения национальной безопасности России: транспортное измерение», «Транспортные коммуникации в урбанизированных системах и агломерациях», «Политические аспекты государственно-частного партнёрства в транспортной отрасли», «Экологическая политика и безопасность транспортной сферы».

Предвидим возможный скептический настрой ряда коллег и наблюдателей, их вероятные сомнения в способности Российского университета транспорта (МИИТ) реализовать данный, без преувеличения, амбициозный проект по подготовке высокопрофессиональных кадров, компетентных решать столь масштабные для всей страны задачи. Убедительным ответом на подобные настроения может служить тот факт, что на рубеже XX–XXI столетий в университете сформировалась, а в 2010-е годы получила свой импульс развития научная школа «Транспортная

политика государства и социально-политические коммуникации: отечественный и зарубежный опыт и перспективы». Основными направлениями научных исследований в её рамках стали теоретические, методологические и практические вопросы, связанные с государственной политикой и политическим управлением в транспортной сфере, ролью государства в развитии глобальной, общенациональной и региональной транспортной инфраструктуры, влиянием транспортной политики и социально-политических коммуникаций на современные международные отношения и обеспечение национальной безопасности.

За без малого два десятилетия функционирования научной школы было подготовлено свыше двадцати докторских и кандидатских диссертаций по политическим наукам. Её специалистами опубликовано в общей сложности порядка двух десятков монографий, почти две сотни научных статей в ведущих российских и зарубежных рецензируемых периодических изданиях, свыше трёх десятков учебников и учебных пособий, а также сделано более двухсот научных докладов на международных и всероссийских научных и научно-практических конференциях по проблемам поиска эффективных путей формирования и механизмов реализации транспортной политики государства, включая инновационные модели политики развития отдельных видов транспорта, транспортной инфраструктуры российских регионов и т.п. Научной школой осуществляется пропаганда и популяризация своих основных идей и концептуальных положений в среде отечественного и зарубежного профессионального сообщества.

В последнее время особое внимание представителями научной школы университета уделяется региональному измерению политики развития транспортной инфраструктуры, являющейся отдельным, но весьма важным аспектом проблемы формирования и реализации эффективной транспортной политики государства в современных условиях. Данный аспект, к сожалению, ещё не стал предметом общих

и специальных политологических исследований в нашей стране, а тем более основанием для разработки программ учебных дисциплин и т.д. Вместе с тем востребованность комплексного научного осмысления нового направления, в том числе и прежде всего в рамках предметного поля политологии, а также подготовки кадров соответствующего профиля, — налицо.

Яркой иллюстрацией этого является город федерального значения Москва, в котором расположен основной кампус РУТ (МИИТ) и с органами власти и управления, транспортным комплексом которого он активно и весьма результативно сотрудничает. С одной стороны, выполнение городом столичных функций обуславливает расположение в нём органов власти и управления федерального уровня [8], в том числе осуществляющих формирование и реализацию государственной политики в транспортной сфере, включая планирование, подготовку, научное сопровождение и проведение в жизнь соответствующих политических мероприятий, а также контроль за их исполнением. С другой стороны, Москва, являясь крупнейшим по численности населения мегаполисом России и Европы, как самостоятельный субъект РФ имеет собственные потребности в осуществлении эффективной политики, направленной на устойчивое и сбалансированное развитие транспортной инфраструктуры, повышение её качества и доступности [9]. А это делает востребованной и подготовку высококвалифицированных кадров соответствующего профиля. И такие возможности у Российского университета транспорта есть.

Добавим сюда наличие у РУТ, помимо динамично развивающейся профильной научной школы, достаточного числа квалифицированных научно-педагогических кадров, богатого опыта фундаментальных исследований и практических разработок в области транспорта, широких межвузовских связей с транспортными универ-

ситетами ближнего и дальнего зарубежья (Белоруссии, Казахстана, Китая, Австрии, Италии, Польши, ФРГ, Финляндии, Франции и т.д.).

В целом есть все основания считать, что открытие названного направления подготовки кадров будет способствовать концептуализации общественно-политических измерений сферы транспортных коммуникаций и смежных областей, развитию имеющихся и становлению новых научных школ и коллективов, появлению перспективных, инновационных технологий в сфере государственной политики и социального управления. Кроме того, это обеспечит устойчивый рост кадров для учебных, научно-исследовательских и производственных организаций сферы транспорта и транспортного строительства, а также других отраслей российской экономики.

ЛИТЕРАТУРА

1. Горбунов А. А. Политика развития транспортных коммуникаций в России и за рубежом: Монография. — М.: МИИТ, 2015. — 299 с.
2. Федякин А. В. Эволюция приоритетов государственной транспортной политики России в посланиях Президента РФ Федеральному Собранию 1994—2015 гг. // Поиск: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. — 2016. — № 1. — С. 70—86.
3. Транспорт России. — 2018. — № 22. — С. 1.
4. НИУ ВШЭ. [Электронный ресурс]: <https://www.hse.ru/org/hse/itetsps/>. Доступ 10.05.2018.
5. Горбунов А. А., Федякин А. В., Федякин И. В. и др. Политология: Политические институты, процессы и технологии: Учебное пособие. — М.: Социально-политическая мысль, 2012. — 936 с.
6. Послание Президента Федеральному Собранию. Официальный сайт Президента России [Электронный ресурс]: <http://kremlin.ru/events/president/news/56957>. Доступ 10.05.2018.
7. Указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Официальный сайт Президента России [Электронный ресурс]: <http://www.kremlin.ru/acts/news/57425>. Доступ 10.05.2018.
8. Федякин И. В. Политико-правовой статус столичного мегаполиса в условиях российского федерализма // Вестник Российской нации. — 2011. — № 3. — С. 213—215.
9. Федякин И. В. Формирование и развитие транспортных коммуникаций в мегаполисах как приоритет региональной политики государства // Вестник Российской нации. — 2010. — № 6. — С. 161—170.

Координаты авторов: **Горбунов А. А.** — 171950@rambler.ru, **Федякин А. В.** — avf2010@yandex.ru, **Федякин И. В.** — fedyakin_iv@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 27.06.2018, принята к публикации 12.07.2018.

