История транспорта: инновационное измерение традиционного учебного курса

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, Москва, Россия.

Федякин Алексей Владимирович — доктор политических наук, профессор Российского университета транспорта, Москва, Россия.

Федякин Иван Владимирович — доктор политических наук, доцент, профессор Российского университета транспорта, Москва, Россия.

History of Transport: Innovative Dimension of a Traditional Educational Course

(текст статьи на англ. яз. — English text of the article — p. 268)

В статье рассматриваются текущее состояние и перспективы развития истории транспорта как учебной дисциплины, изучение которой является неотъемлемой составляющей подготовки специалистов для отрасли. Основываясь на её понимании как междисциплинарного научного направления и интегративного учебного курса, авторы предлагают подходы к решению теоретических и методологических проблем, а также показывают её значительный эвристический потенциал, позволяющий дать ответы на актуальные вызовы в транспортной сфере.

Особое внимание уделяется вопросам определения границ предметного поля истории транспорта, органичному сочетанию в содержании данной учебной дисциплины общетранспортных и конкретно-видовых аспектов, а также учёту специфики глобального, национального и регионального уровней генезиса и эволюции транспорта.

Ключевые слова: история транспорта, транспортная наука, междисциплинарный подход, традиции и новации, высшее образование, подготовка кадров.

Не будет преувеличением утверждение, что дисциплина «История транспорта» парадоксальным образом оказалась на периферии внимания разработчиков учебных планов и программ во многих вузах, готовящих специалистов для транспортной отрасли. Подтверждением этому служит как её отсутствие в учебных планах значительного числа транспортных направлений подготовки и специальностей, так и весьма скромное число изданий соответствующей учебной литературы, обнаруживаемое в электронных каталогах ведущих российских библиотек и отраслевых образовательных порталов. В то же время в мире существует бесчисленное множество изданий по истории транспорта [4–13] — от научных фундаментальных до популярных детских, что объективно отражает неизменный и большой интерес к этой теме. Другой вопрос — насколько этот массив изданий может служить образовательным задачам.

А между тем история транспорта, с одной стороны, как комплексное междис-

циплинарное научное направление, с другой стороны, как полиструктурная и инвариантная учебная дисциплина — становится в современных условиях неотъемлемой составляющей транспортно-го образования, обнаруживает колоссальный эвристический потенциал. Ведь, как весьма справедливо было отмечено министром транспорта РФ Е. И. Дитрихом на заседании Координационного совета по транспортному образованию 25 октября 2018 года: «Поступательное освоение новых профессий, знаний и навыков является необходимым условием для движения транспортной отрасли вперёд. При этом система высшего профессионального образования должна быть нацелена на нужды отрасли, на потребности транспортных организаций — будущих работодателей наших студентов» [1].

В чём же причины такого парадоксального отношения к истории транспорта?

Прежде всего, обращает на себя внимание продолжающаяся на протяжении довольно длительного периода и местами вяло протекающая дискуссия относительно «принадлежности» истории транспорта к тому или иному блоку дисциплин и, соответственно, предметным полям наук: техническим или социально-гуманитарным. Практическим отражением противоположных позиций участников этого спора является, в том числе, содержание программ данного учебного курса. В первом случае акцент делается на генезис и эволюцию конкретной транспортной техники, машин, агрегатов, узлов, деталей и т.д. (например, история самолётостроения, локомотивов, автомобилей). Внимание концентрируется исключительно на технико-технологических аспектах, тем самым транспорт становится «вещью в себе» и «для себя». Во втором же случае, как правило, предпринимается попытка охватить широкий исторический контекст, нередко выходящий за рамки собственно транспортной проблематики и затрагивающий подчас настолько большой круг проблем, что курс истории транспорта фактически превращается в курс отечественной и даже всеобщей истории.

Оба названных подхода, при их возможной полезности применительно к решению частных задач в рамках конкретного на-

правления подготовки или специальности, не позволяют выпускникам транспортных вузов в полной мере овладеть общекультурными и профессиональными компетенциями. Более того, они формируют не соответствующее современным реалиям поляризованное и одновременно фрагментарное, упрощённое видение объективной картины мира — либо сквозь призму технологического детерминизма, либо с позиций социального универсализма.

В частности, в первом описанном выше случае при исследовании истории транспорта неизбежен крен в сторону таких крайностей, как примитивный техницизм, радикальный технократизм, что оборачивается опасными иллюзиями относительно всеисилия техники и технологий, элиминирующими так называемый «человеческий фактор». При этом собственно транспортная специфика нередко выхолащивается, раскрытие логики становления и развития отрасли во всём многообразии составляющих её элементов замещается попытками проследить те или иные стороны научно-технического прогресса, ограничиться перечислением отдельных изобретений — парового двигателя, электрической тяги и т.д. Не удивительно, что хронологический принцип изложения материала часто нарушается, единичные и случайные явления подаются как общезначимые и устойчивые тенденции, частные открытия и отдельные усовершенствования вписываются в подчас весьма искусственно подгоняемую под них общеисторическую логику, на основе чего делаются довольно неубедительные, на наш взгляд, выводы о высоко-развитости одних транспортных систем и соответствующих подходов к организации транспортного процесса и слаборазвитости и неэффективности других.

Во втором случае господствующей парадигмой анализа становятся линейная схема развития человеческой цивилизации, аксиоматичность её общеисторической модели, что влечёт за собой, в том числе, игнорирование как национальной и локальной специфики, так и конкретно-видовых особенностей генезиса и эволюции транспорта. При этом в попытке преодолеть данные крайности многие авторы прямо или косвенно генерируют другие: либо превращают анализ истории транс-

порта в апологетику «особого пути» его развития (в отдельно взятой стране, регионе), либо «вырывают» тот или иной вид транспорта из общесистемного контекста, игнорируют общетранспортные императивы, забывают о специфических обстоятельствах места и времени и пр. В итоге приходится сталкиваться с пространством, и не очень, обоснованием разного рода идей о возможности простого копирования зарубежных достижений, о самодостаточности того или иного вида транспорта и необходимости приоритетного развития именно его — выразительных по форме, но не вполне научных по содержанию.

Кроме того, всё чаще, к глубокому сожалению, начинает встречаться взгляд на исторические аспекты исследования транспортной сферы как на не имеющие ничего общего с востребованными сегодня инновационными измерениями её развития. К чему, мол, вся эта история (а равно теория), если она не даёт ответы на актуальнейшие вопросы о том, как снизить транспортные издержки, сделать транспорт более прибыльной сферой национальной экономики и т.д.? Где в ней ключ к реализации таких приоритетных направлений развития отрасли, как её цифровизация, интеграция различных видов транспорта на «бесшовной» основе и иных? Где, наконец, её практикоориентированность, в чём её востребованность конкретными видами транспорта? Бесспорно, вопросы эти острые. Но давать на них претендующие на однозначность ответы, не разобравшись в сути проблемы, было бы в корне неверным.

Полагаем, что в современных условиях, когда транспорт становится во всех смыслах слова движущей силой общественного развития, затрагивая различные стороны жизни социума, а также одним из важнейших факторов и одновременно инструментом внутренней и внешней политики государства, настало время подвести черту под затянувшимися и малопродуктивными дебатами относительно онтологического статуса истории транспорта (включая её место и «порядковый номер» в сетке учебных планов). Нужно определиться с её объектом, очертить границы предметного поля, обозначить возможные межпредметные связи данной дисциплины и т.д. Осо-

бенно важно это для российского транспортного образования и науки — сфер, на которые возлагаются стратегически значимые задачи, связанные с реализацией общенациональных приоритетов. Ведь «для развития городов и посёлков, роста деловой активности, обеспечения связанности страны нам нужно буквально «прошить» всю территорию России современными коммуникациями» [2].

На наш взгляд, история транспорта в своём содержании должна интегрировать как общетранспортные измерения и межтранспортные аспекты, так и специфику отдельных видов транспорта. Именно в этом интегративном качестве данная учебная дисциплина позволяет сегодня выйти на принципиально новый уровень научного анализа, существенно обогатив исследования генезиса и эволюции транспорта как общего феномена, характерного для исторического развития всей человеческой цивилизации, выявлением особенностей, свойственных его отдельным видам. Понятно, например, что процесс возникновения железных дорог и авиационного сообщения, обнаруживая в качестве своей общеисторической предпосылки объективную необходимость в перемещении большого количества людей и грузов на значительные расстояния, вместе с тем, демонстрирует и набор специфических причин, обусловивших генезис лишь одного из этих видов транспорта общего пользования, равно как и траекторию его последующей эволюции. Скажем, для железнодорожного транспорта характерно значительное количество пространственно рассредоточенных объектов производственной инфраструктуры, линейный характер функционирования, круглогодичность и всепогодность и т.д.

На практике профилированность учебной дисциплины «История транспорта» применительно к конкретному виду транспорта может воплощаться выделением в её структуре отдельных модулей, разделов и тем, раскрывающих в необходимом для того или иного направления подготовки (специальности) объёме соответствующие дидактические единицы.

Подобный подход к транспорту как, если угодно, «к системе высшего порядка», в рамках изучения его истории позволит

более чётко увидеть те факты, события, обстоятельства, которые послужили первоосновой для развёртывания тех или иных процессов в отдельных подсистемах — видах транспорта, сферах транспортной деятельности, стали импульсами зарождения и развития последующих общеисторических тенденций, обусловили их логику, динамику, направленность. Тем самым история транспорта предстаёт как многоаспектный, разнофакторный и полисубъектный процесс, отражающий сложность и противоречивость становления и эволюции данной сферы общественных отношений и связанных с ней областей науки и техники.

Постижение данного процесса во всём единстве и многообразии его форм и проявлений становится неотъемлемой составляющей подготовки кадров для отрасли — высококвалифицированных представителей различных транспортных профессий, а также — что не менее важно — воспитания широкообразованной, гармонично развитой и творчески мыслящей личности, являющейся полноценным и полноправным представителем современного общества.

Интегрируя общетранспортные аспекты и конкретно-видовую специфику, история транспорта позволяет перейти от статики к динамике, от прошлого и настоящего — к будущему, от описания свершившегося и констатации имеющегося — к области прогнозирования и целеполагания. Иными словами, потенциал истории транспорта как научного направления и учебной дисциплины не сводится лишь к тому, чтобы сначала сформировать фактологическое ядро, собрать как можно более обширный набор данных, характеристик, дат и иных исторических сведений, а затем выстроить на основе этого комплекс положений и выводов теоретического и методологического порядка, претендующих на полноту и однозначность.

Задача истории транспорта — на основе систематизации имеющихся исторических сведений о развитии транспорта в целом и его отдельных видов в частности в соответствующих пространственно-временных условиях прошлого, а также комплексного анализа и всестороннего обобщения оценок и интерпретаций данных сведений,

сформулированных к настоящему моменту в научной литературе, предложить многомерную концептуально-аналитическую модель видения будущего, посредством ретроспективного анализа выйти на уровень построения перспективы. Иными словами «взглянув» назад, начать уверенное движение вперёд. Именно в этом — значительный эвристический потенциал истории транспорта, её инновационность для научной теории и практики, включая производственную, управленческую.

Ещё один принципиальный момент заключается в том, что интегративность истории транспорта и взгляд на предмет её исследования как на общесистемное явление позволяют сфокусировать внимание на конкретных пространственных особенностях развития транспорта в целом и его отдельных видов в частности, выявить специфику генезиса и эволюции транспортных систем и их соответствующих элементов в границах отдельных государств, регионов, муниципальных образований.

Развитие транспорта не может быть оторвано от его исторической «почвы», от того конкретного места географического пространства, где на определённом этапе эволюции человечества возникли объективные потребности в перемещении, которые по мере их осмысления, вызвали к жизни соответствующие идеи, изобретения, а затем породили попытки их воплощения в жизнь. Тем более не представляется возможным говорить о перспективах транспорта вообще, а тем паче планировать основные направления и задавать целевые показатели его развития, не учитывая реалии и потребности отдельных территориальных образований, конкретных городов и сельских поселений, объёмы их ресурсов, точки и пределы роста для России — страны с огромной территорией, отличающейся значительными межрегиональными контрастами и диспропорциями, в том числе в развитии транспортной инфраструктуры, для которой это особенно актуально.

Такой акцент в содержании истории транспорта будет способствовать подготовке кадров, в той или иной степени обладающих глубокими знаниями о транспорте и, при прочих равных условиях, способных

работать на любых предприятиях отрасли и смежных ними секторов экономики, равно как и по широкому спектру специальностей — технических, гуманитарных. Подготовленные таким образом высококвалифицированные специалисты смогут уверенно ориентироваться в непростой специфике конкретных регионов и городов, удовлетворять запросы муниципальных образований, различных типов территорий в развитии транспорта и соответствующей транспортной инфраструктуры. Причём запросы не только текущие, но и перспективные, учитывающие потенциальные ресурсные возможности и ограничения, динамику межрегиональных связей, векторы трансграничного сотрудничества различных пространственных образований.

В содержании дисциплины «История транспорта» целесообразен акцент на исследовании общенациональной специфики его становления и развития наряду с общемировыми тенденциями. Знание исторических предпосылок и факторов генезиса национальной транспортной системы, понимание условий и тенденций её эволюции в различные периоды истории, умение выявлять движущие силы её роста, а также владение навыками раскрытия причинно-следственных связей между принятыми политико-управленческими решениями и динамикой развития транспорта позволяют, помимо прочего, адекватно воспринимать существующие национальные реалии в данной сфере и формировать концептуально обоснованное видение её будущего. Основа этого в рационально-критическом восприятии отечественного опыта, в объективной оценке возможностей и пределов использования зарубежных практик, а также в сбалансированном их сочетании.

Более того, включение в содержание данной дисциплины разделов, освещающих становление и развитие российского транспорта и его конкретных видов, показывающих историческую роль транспортного комплекса в переломные моменты прошлого, углубляющих и расширяющих знания о достижениях отрасли в различные периоды, окажет стимулирующее воздействие на рост интереса будущих выпускников к изучению истории своей страны, родного края, города, района. При этом изучение

истории отечественного транспорта — ключ к формированию корпоративной идентичности представителей транспортной отрасли, один из действенных путей сохранения преемственности между старшими и молодыми поколениями работников данной сферы. Именно благодаря этому становится возможным привитие вчерашним выпускникам, только приступающим к выполнению своих должностных обязанностей, чувства ответственности за порученное дело, а также соблюдение порядка и обеспечение производственной дисциплины на транспорте, от слаженной и безопасной работы которого зависят жизни и здоровье миллионов людей.

Что касается упоминавшейся в самом начале статьи дискуссии относительно принадлежности истории транспорта к техническим или гуманитарным наукам (по своей сути уходящей корнями к уже набившему оскомину спору так называемых «физиков» и «лириков»), то наша принципиальная позиция в этой связи заключается в следующем.

Так как исторически возникновение и развитие того или иного вида транспорта было в конечном итоге ответом на запрос, поступивший со стороны социума в конкретный период времени, то задача истории транспорта — проследить ход и характер формирования этого запроса, этапы его осмысления научной и общественной мыслью, реакцию на него со стороны государства, иных социальных и экономических субъектов, определявших приоритеты и направления транспортного развития. А всё это — самое что ни на есть социально-гуманитарное измерение истории транспорта. Техническое же её измерение — научные искания и опыты, инженерные решения и открытия, разработка и испытание новых образцов техники, изменения в промышленном дизайне как ответ на общественный запрос — безусловно, важно, но его изучение в данном случае носит вспомогательный характер, с акцентом на степени адекватности этого ответа по своим форме и содержанию ожиданиям и потребностям социума.

Исходим из того, что пока не найдено убедительной и полноценной альтернативы гуманистической парадигме, согласно которой первичным в системе «человек—

машина» выступает человек. Как весьма метко выразился министр транспорта РФ Е. И. Дитрих: «Не люди существуют для транспорта, а транспорт для людей. Это должно стать для нас, транспортников, главным исходным принципом. И именно на это нацелена сегодня государственная политика в области транспорта» [3].

К тому же при всём кажущемся отдельным авторам всесии технологий, господстве технического прогресса, доминировании научной рациональности им не следует забывать, что последнее слово остаётся всё-таки за обществом. Если социум и его отдельные члены — политики, учёные, общественные деятели, рядовые индивиды — готовы к инновациям, к позитивному восприятию технических новшеств и усовершенствований, то последние станут неотъемлемой частью общественной жизни. Если же социум не готов к изменениям, с опаской смотрит на необычные (с точки зрения устоявшихся подходов) инженерно-конструкторские решения, иронично или критически воспринимает изобретателей или же соответствующим образом ангажирован и замотивирован, то научные открытия рискуют так и остаться на бумаге, не найти практического применения или же вовсе быть отторгнутыми, а их авторы — подвергнуты всевозможным гонениям и притеснениям. История человечества изобилует примерами того, как появление однопорядковых по своей сути технических новшеств, усовершенствований, открытий, в том числе в сфере транспорта, у различных стран и народов приводило к принципиально отличающимся результатам и влекло за собой совершенно разные последствия для их развития.

Известно, например, что первый в мире двухцилиндровый паровой двигатель был сконструирован русским изобретателем И. И. Ползуновым в 1763—1765 гг. — почти на десятилетие раньше создания аналогичного устройства шотландцем Дж. Уаттом. Однако в России того времени, в отличие от Англии, экономически более целесообразным считался труд крепостных крестьян, а не механизация производства в целях повышения его эффективности. В результате изобретение Ползунова ровным счётом ничего не дало для развития страны в тот исторический период. Как не дала

существенного увеличения темпов строительства железной дороги из Петербурга в Москву в середине XIX столетия закупка за рубежом паровых экскаваторов — их просто умышленно выводили из строя. Ведь объём производимых ими земельных работ поддавался точному учёту, в отличие от труда всё тех же крепостных, показатели которого становились предметом разного рода манипуляций и ухищрений со стороны подрядчиков, стремившихся под разными предложениями занизить его конечную стоимость.

Другой пример — яростное сопротивление московских имущих классов и чиновничества идеям строительства в городе такого передового вида транспорта, как метрополитен. Все проекты метро в период со второй половины XIX века и вплоть до 1917 года решительно отвергались, в том числе и с активным использованием околорелигиозной риторики («грех копания в преисподней» и т.д.), лишь потому, что их реализация сделала бы доступными для проживания широких слоёв населения окраины Москвы, вследствие чего цена аренды жилья в принадлежавших имущим классам доходных домах в центре города существенно бы упала. Сюда же можно отнести ожесточённые дискуссии, развернувшиеся в тот период в правящих кругах и московской прессе, относительно целесообразности строительства окружной железной дороги, а также соединения с её помощью имевшихся линий для организации сквозных пассажирских перевозок через территорию города. Лишь в наше время эти идеи нашли своё воплощение в уже функционирующем Московском центральном кольце и готовящихся к открытию Московских центральных диаметров (см. «Мир транспорта» № 6 (2018)).

И сейчас далеко не все инновационные идеи в области транспортного развития находят однозначно позитивный отклик среди различных категорий общественности. Во многих западноевропейских странах нередко приходится убеждать (в том числе посредством масштабных PR-акций и информационных кампаний в СМИ) жителей населённых пунктов, через которые планируется провести высокоскоростные железнодорожные магистрали, в целесообразности их строительства. Или, на-

пример, внедрение передовых технологий (включая цифровые, полигонные, беспилотные и т.п.), неизбежно влекущее в том числе оптимизацию числа работников для обслуживания транспортной инфраструктуры, становится фактором озабоченности у многих представителей отрасли — по вполне понятным причинам.

Иными словами, в фокусе внимания истории транспорта должны оказываться не только и даже не столько процессы, связанные с созданием, испытанием, внедрением транспортной техники и соответствующих технологий, а выделение основных этапов научных разработок в транспортной сфере. Она призвана прежде всего раскрыть различающуюся во времени и пространстве степень готовности общества в целом и отдельных его слоёв и групп, в частности, к эволюционным и революционным изменениям в сфере транспорта, так или иначе затрагивающим их жизнедеятельность, выявить основные причины этого, а также показать инвариантный характер развития транспорта, его обусловленность действиями различных социальных субъектов, общественных сил.

Подводя итог нашему анализу, можно сделать следующие **выводы и обобщения**.

История транспорта — это междисциплинарное научное направление и комплексная учебная дисциплина, изучающая генезис и эволюцию транспорта в целом и основных видов транспорта общего пользования, в частности, в конкретно-исторических общемировых, национальных, региональных и локальных условиях. Её цель — раскрытие основных предпосылок социоприродного и технико-технологического характера, определивших ход, динамику и направление развития транспорта и его соответствующих видов, а также выявление общественных и государственных потребностей в различных видах транспортных коммуникаций в соответствующие исторические периоды и их влияние на дальнейшее развитие транспортных систем регионов, стран и мира в целом.

Предметное поле истории транспорта образуется взаимопересечением, с одной стороны, таких областей исторической науки, как всеобщая история (изучение фундаментальных проблем всемирно-исторического процесса, освещение истори-

ческой реальности в её конкретных аспектах), история науки и техники (история открытий в транспортной сфере, основные тенденции эволюции теоретических и прикладных транспортных исследований, становление и развитие объектов транспортной инфраструктуры), а также отечественная история (изучение прошлого страны и населяющих её народов, раскрытие основных направлений деятельности общества и государства в сфере транспорта и смежных областях, анализ всей совокупности соответствующих фактов и явлений), с другой стороны, целым рядом направлений транспортной науки, в частности, таких, как: общая теория транспорта (транспорт как технический феномен, его роль и значение, особенности функционирования), транспортные системы (уровни интеграции различных видов транспорта, их взаимодействие в конкретных условиях), управление на транспорте (модели транспортного администрирования, стадии перевозочного процесса и специфика управления ими) и т.д. Данные области и направления научного знания выступают для истории транспорта теоретической, методологической и фактологической основой.

В то же время это не означает, что история транспорта содержательно представляет собой простую сумму «историй» транспортной науки и техники, экономики транспорта, транспортной политики, имевших место в отдельных странах или регионах в те или иные эпохи. История транспорта — это единый пространственно-временной континуум, затрагивающий соответствующую — прямо или опосредованно связанную с феноменом транспорта и транспортных коммуникаций — часть прошлого человеческой цивилизации, логическим и хронологическим продолжением которого является настоящее и будущее данного феномена. А потому история транспорта неразрывно связана с широким социогуманитарным и естественнонаучным контекстом, так или иначе взаимодействует со значительным числом соответствующих исследовательских областей.

В структуре учебной дисциплины «История транспорта» выделяются, как минимум, четыре крупных проблемно-тематических блока, каждый из которых, с учётом целей и приоритетов конкретного направ-

ления подготовки, может быть развёрнут в самостоятельную сферу исследований, обладающую своей спецификой:

- общая история транспорта, рассматривающая вопросы генезиса и эволюции транспортной отрасли в целом, конкретно-исторические предпосылки и условия научно-технического прогресса на транспорте, факторы появления и ход внедрения транспортных нововведений;

- история вида транспорта (железнодорожного, автомобильного, воздушного, морского), рассматривающая пути возникновения соответствующего вида транспорта общего пользования, общеисторические контексты и конкретные факторы его становления, тенденции развития;

- история отечественного транспорта, рассматривающая ход и характер становления транспорта в рамках страны, в нашем случае — России, особенности формирования национальной транспортной системы, этапы её эволюции, отечественные традиции и специфику транспортного развития;

- история транспорта региона (города, экономического района, федерального округа), рассматривающая генезис и эволюцию транспортной системы в целом и отдельных её элементов в частности в рамках конкретного пространственного (административно-территориального и т.п.) образования.

Такой подход, на наш взгляд, представляется универсальным, применимым для всех стран.

Будучи междисциплинарным научным направлением, история транспорта может стать стимулом для развёртывания целого ряда общих и частных теоретических и прикладных исследований в области проблем транспорта, включая поиск оптимальных моделей развития национальных и региональных транспортных систем, выработку эффективных инструментов модернизации транспортно-логической инфраструктуры, внедрение инновационных технологий перевозочного процесса, обеспечение безопасности на транспорте,

формирование действенных механизмов государственно-частного партнёрства.

Как комплексная учебная дисциплина история транспорта интегрирует целый ряд важнейших звеньев образовательного процесса в транспортном вузе, фундаментальных и прикладных профильных знаний. Она призвана способствовать подготовке персонала для транспортной отрасли, в полной мере владеющего необходимым набором крайне востребованных в современных условиях компетенций (включая креативность, готовность работать в коллективе, проектное мышление), а также умеющего их творчески реализовывать в ходе профессиональной деятельности.

ЛИТЕРАТУРА

1. В Минтрансе России обсудили приоритетные направления развития транспортного образования // Сайт Министерства транспорта РФ. [Электронный ресурс]: <https://www.mintrans.ru/press-center/news/8872>. Доступ 26.10.2018.

2. Послание Президента РФ Федеральному Собранию Российской Федерации. 1 марта 2018 г. // Официальный сайт Президента России. [Электронный ресурс]: <http://kremlin.ru/events/president/news/56957>. Доступ 10.03.2018.

3. Нацеленность на результат // Транспорт России. — 2018. — 21–27 мая. — № 21. — С. 1.

4. Amin M. Railway across the equator: The story of the East African line. — L.: Bodley head, 1986. — 192 p.

5. Brown D. Hear that lonesome whistle blow: Railroads in the West. — N.Y.: Holt, Rinehart and Winston, 1977. — 311 p.

6. Chalmers D. M. Neither socialism nor monopoly: Theodore Roosevelt and the decision to regulate the railroads. — Philadelphia: Lippincott, 1976. — 121 p.

7. Gallamore R., Meyer J. American Railroads: Decline and Renaissance in the 20th Century. — Cambridge. — MA: Harvard University Press, 2014. — 506 p.

8. Innis H. A. A history of the Canadian pacific railway. — Toronto: University of Toronto press, 1971. — 365 p.

9. Lewis R. L. Transforming the Appalachian countryside: Railroads, deforestation, and social change in West Virginia, 1880–1920. — L.: University of North Carolina press, 1998. — 348 p.

10. Meunier J. On the fast track: French railway modernization and the origins of the TGV, 1944–1983. — L.: Praeger, 2002. — 255 p.

11. Regehr T. D. The Canadian Northern railway: Pioneer road of the Northern prairies, 1895–1918. — Toronto: Maclean-Hunter press, 1976. — 543 p.

12. Rolt L. Th. C., Stephenson G., Stephenson R. The railway revolution. — L.: Penguin books, 1988. — 356 p.

13. Westwood J. The historical atlas of world railroads. — N.Y.: A Firefly Book, 2009. — 400 p. ●

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 10.01.2019, принята к публикации 19.04.2019.