



Одни спешат, другие торопятся



**Some hurry,
the other hasten**
(текст рецензии
на англ. яз. –
English text of the
review – p. 279)

Лapidус Б. М., Лapidус Л. В.
**Железнодорожный транспорт:
философия будущего. – М.:
Прометей, 2015. – 232 с.**

Что нужно сделать, чтобы транспорт в XXI веке все более соответствовал бы инновационным ожиданиям потребителей? Верите ли вы, что уже в скором будущем появятся рейсовые поезда-самолёты, межконтинентальные сухопутные маршруты, а скорость наших путешествий по земле перешагнет 1000 км в час? На страницах этой совсем не фантастической книги вместе с авторами можно попытаться ответить на самые смелые вопросы, расширить свои мировоззренческие взгляды, познакомиться с прорывными транспортными проектами и ординарными рабочими гипотезами, основанными на реальном инженерном и экономическом расчете.

Ключевые слова: транспорт, железная дорога, философия, экономика, информация, управление, прогноз, инновации, будущее.

Однажды на какой-то товарищеской встрече один из моих приятелей-бардов, сидя с гитарой за столом, пропел вдруг фразу, почему-то заставившую меня рефлексивно переключиться с горячего научного спора на его песню. Сначала я даже и не понял, что остановило мое внимание. Потом дошло – это же абсурд: «По дороге в Антарктиду/Навестил в Якутске Лиду!» Какая Антарктида, какой Якутск, если ты едешь на поезде по железной дороге! Словом, стал я задавать человеку творческому всякие глупые вопросы... И только теперь сознаю – а зря их задавал. Как сейчас говорят студенты, «не догонял время», отставал я от полёта мысли.

Вот читаю эту книгу и нахожу: «Июнь 2050 года... Завершением строительства тоннелей через Гибралтар и Берингов пролив и Трансафриканской железнодорожной магистрали открыт глобальный транспортный коридор между Кейптауном (Южно-Африканская Республика) и Рио-де-Жанейро (Бразилия). На протяжении более 12 тыс. км эта суперконтинентальная магистраль проходит через территорию России. Сегодня трудно себе представить, что еще два десятилетия назад Япония не имела сухопутной транспортной связи с материком, скоростной железнодорожной контейнерной линии Токио–Южно-Сахалинск–Москва–Париж–Лондон, а туристических железнодорожных маршрутов Сеул–Лондон и Токио–Монреаль–Нью-Йорк просто не существовало. Теперь вне железнодорожной глобальной системы остались только два континента – Австралия и Антарктида» (с. 14–15).

Про Антарктиду здесь опять же, как в песне, все в свободном жанре – дескать, такое знакомому железнодорожнику приснилось во сне. Отыгрывая этот розовый сон в виде предисловия к своей книге, авторы научной монографии задают риторический вопрос-камертон: сон в руку?

Собственно, подобный вопрос можно пред- послать и сюжетам большинства разделов/глав

столь многозначного («философского») и многообещающего труда. Многообещающего в буквальном и переносном смысле, поскольку форма изложения материала позволяет сохранять гибкую границу между сном-фантазией и реальной перспективой развития земного транспорта.

Книга делится на три части, названные главами, хотя это, несомненно, солидные разделы, где в первом случае помещено пять гипотез (глав), во втором под заголовком «Философский взгляд в будущее» обозначено шестнадцать направлений и профилей развития отрасли в общемировом и национальном контексте, а в третьем — «Будущее начинается сегодня» — оцениваются инновационные тенденции и перспективные проекты.

Что касается гипотез, то условность научного жанра тут очевидна. Анализ и ожидание, ожидание и анализ... В какой бы последовательности они не оказались, в каком бы виде не наличествовали на книжных страницах цифры и факты, сложившиеся к сему дню тенденции транспортного прогресса, непосредственными гипотезами им стать будет сложно, пока обозначенные объекты, позиции не приобретут реальный инновационный смысл и предлагаемые проекты не окажутся в состоянии борьбы, соревнования с прежними образцами техники или способами организации жизни.

Тезис принципиальный, поскольку инновационный смысл грядущих изменений он же и смысл философский, мировоззренческий, на который претендует вся большая вторая часть монографии. Но сначала все-таки о гипотезах.

Под номером один идет посыл, что «инновационное развитие современной транспортной системы немыслимо без высокоскоростного железнодорожного сообщения» (с. 17). Далее дается общемировая картина, причем с разнообразными и самоговорящими данными (чем, замечу, отличается и вся книга). Однако главное, что подтверждает «гипотезу», это всеобщий экономический энтузиазм, который оборачивается охотным бюджетным финансированием проектов строительства высокоскоростных дорог со стороны региональных властей и правительств стран (как в Японии, например, или Китае). И надо отметить, привлекательны, если судить по тексту книги (с. 30), прежде всего внетранспортные, социально-экономические эффекты, способствующие экономическому росту, а с ним и инновационному развитию отрасли и государства.

Аргументация такого рода служит, видимо, косвенным доказательством правильности

вложений федеральных средств в строительство российских ВСМ (особенно подобных линии Москва—Казань, с её многообещающими продолжениями и экономическими эффектами). Тем не менее, в чем гипотетичность тезиса о связи инновационного развития транспортной системы с высокоскоростным железнодорожным сообщением? Это признанный факт, и, по-моему, гораздо значимее ставить вопрос о потребности и возможности консолидации усилий общества (не только государства!) на транспортных стратегических направлениях, превращении их в действительные национальные проекты. И роль гипотезы в этом случае станут выполнять наши общие ожидания тех самых глобальных эффектов, намеки на которые пора облекать в инженерные и лишь затем в бухгалтерские расчеты.

Кстати, что касается социальных и экономических эффектов высокоскоростного железнодорожного движения, то они, принято считать, «предопределены экономикой скорости, экологичностью данного вида транспорта и решением задачи *социологизации общества*» (с. 25). Понятно, что именно авторы подразумевают под выделенными мною словами. Можно, допустим, провести аналогию с процессами технологизации общества, то есть оснащения его и человека передовыми методами и передовой техникой ведения производства, выпуска потребительского товара.

Конечно, нельзя исключать, что увеличение скоростей передвижения людей имеет в виду более оперативную передачу социологических знаний, расширение зоны использования предлагаемых наукой методов изучения человеческой жизни во всех её проявлениях. Ведь социология — наука об обществе, социальных процессах и явлениях, закономерностях поведения людей. И с этой точки зрения обречать общество на самоизучение (как человека на самообразование) наверняка не лишено смысла, полагая за социологией методы объяснения реального человеческого быта и общезития, а философии оставляя абстрактный социологизм (примерно в чем «улучали» в начальное советское время Н. И. Бухарина).

Или, может быть, в задаче социологизации общества видится просветительская миссия, призванная мобилизовать общественное сознание на преодоление очередных невзгод и кризисов — тогда повод вспомнить констатацию П. А. Сорокина (1920 г. — до эмиграции): «Благодаря нашему невежеству в области социальных явлений мы до сих пор не умеем бороться с бедствиями, берущими начало в общественной жизни людей»¹.

¹ Сорокин П. А. Общедоступный учебник социологии. — Ярославль: Изд-во Ярослав, кредитного союза кооперативов, 1920. — С. 19.



Ассоциации тут у каждого из нас свои, чья ближе к делу – проверьте, прочитав монографию.

Впрочем, хочется думать, что термин «социологизация» подразумевает в нашем случае наиболее естественную форму участия науки в решении задач инновационного развития и прогресса общества – обучение системной методологии, применению социально обоснованных способов и приемов управления экономикой, производственной сферой и всеми другими секторами человеческой жизни, включая методы расселения людей, освоения новых территорий и природных ресурсов на базе расширяющихся возможностей современного высокоскоростного транспорта.

Идя по ходу сменяющих друг друга гипотез от общего к частному или от частного к общему, читатель вместе с авторами проходит несколько проблемных зон, находящихся в русле мировых трендов. Но так или иначе они остаются связанными с тенденцией роста скоростей передвижения, транспортной системы будущего, напрямую зависимой от электронной экономики, эволюции информационных технологий (с. 51), ресурсов человеческого капитала (с. 63).

Философский взгляд в будущее железнодорожного транспорта, заявленный во второй главе, реализуется с опорой на традиционную для науки диалектику, в которой неизменно преобладает борьба противоречий (противоположностей). Их необходимо преодолевать и учитывать при построении нынешних транспортных стратегий и всевозможных прогнозов развития. К примеру, повышение скорости и нагрузок как целевые параметры должны сочетаться с обеспечением сравнительной энергоэффективности, снижением шума и степени воздействия на выделенные участки земной поверхности. Постоянный рост комфортности и сервиса требует гармонизации с ростом производительности системы и снижением себестоимости, которые опять же должны учитываться при формировании социальной политики в регионах. И при этом система обязана еще противостоять неподкрепленной эффективностью в эксплуатации растущей стоимости новых поколений техники и технологий (с. 74–75).

XXI век, подчеркивают авторы, диктует свои условия развития, в них присутствуют элементы глобальной экономики, информа-

тизации, инновационные технологии, наращивается роль общественных институтов, повышаются требования населения к объемам и качеству услуг. Исходя из этого философию ближайших десятилетий можно обоснованно считать философией развития. Руководствуясь ею, железнодорожная отрасль будет развиваться, предполагая создание (с. 79–80): безбарьерной, доступной транспортной среды; мультимодальной правовой и технологической основы; приоритета безопасности и пунктуальности движения; конкурентности услуг, при снижении их стоимости и растущей производительности; лидирующего уровня энергоэффективности и экологичности. Финишная позиция: достижение постепенного технологического слияния с другими видами транспорта на основе конструктивных достоинств безрельсового варианта (технологическая межтранспортная конвергенция).

В третьей главе (заключительном разделе), по словам авторов, «предлагается только несколько проектов из мировой инновационной коллекции» (с. 178). Но они, надо сразу заметить, наверняка будут интересны читателю, поскольку в них сочетаются прошлое и будущее железнодорожного транспорта. Далеко не все, уверен, знают об изобретенном в нашей стране инженером Ярмольчуком шаропоезде (1932 г.), аэропоезде на монорельсе советского конструктора Вальднера (1933 г.), поезде на магнитном подвесе, построенном в Раменском (1985–1986 гг.)... Нет смысла называть каждый из представленных в книге проектов, включая будущий космический трамвай или плавающий тоннель в морском проливе. Эту часть «угovarивать» читать никого не придется.

Итожа свои впечатления, не могу не выделить еще раз композиционные особенности книги. Написанная двумя докторами наук, она обращает на себя внимание не только нешаблонным построением содержания и формы, но и глубоким знанием материала. Причем некоторая благожелательная критика (да и критика ли она?) по главе с гипотезами не более чем мое субъективное восприятие организующей монографию логической конструкции.

Борис УСМАНОВ,
доктор социологических наук,
профессор Московского гуманитарного
университета, Москва, Россия ●

Координаты автора: **Усманов Б. Ф.** – +7 (499) 374–5061.

Рецензия поступила в редакцию 05.01.2016, принята к публикации 12.01.2016.