

Реформирование Российской Академии транспорта

За 18 лет существования Российской Академии транспорта проделана большая научная, методическая, нормотворческая работа. Между тем, Академия использует свой потенциал не полностью, считает ее президент А. С. Мишарин. Интервью посвящено вопросам реформы Академии и ее должному участию в развитии транспортной системы России.



— Каков, по вашему мнению, потенциал РАТ в настоящее время?

— Честно говоря, сегодня мне сложно оценить реальный потенциал Академии. Если говорить о количественных показателях, то Российская Академия транспорта — общественная организация, основанная в 1991 году, в составе которой 973 человека, из них 919 — из России, 22 — из стран СНГ и 20 — из стран дальнего зарубежья; 575 докторов наук, 60 кандидатов наук, 247 докторов транспорта. Согласно уставу, структура Академии строится по региональному принципу, имеется 12 региональных отделений.

За двадцать лет в ряды Академии вступили многие ученые и практики транспорта, транспортного машиностроения, которые принимали участие в разработке и согласовании программных документов транспортной отрасли — «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до

2030 года», федеральных целевых программ «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)», «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)», внесли большой вклад в формирование и совершенствование региональных программ развития транспорта и транспортной инфраструктуры, внедрение новейших транспортных систем и технологий. В терминологии управления — это наш актив.

Вместе с тем очевидно, что актив используется недостаточно эффективно и полномасштабно. И связано это с несовершенством существующей системы управления и недостаточно активной позицией членов Академии. Только небольшой пример — по действующему уставу высшим руководящим органом Академии является собрание, компетенции которого отнесены многие стратегические вопросы. Однако с 1997 года собрание Академии проводилось всего два раза, в 2003 и 2005 годах.

Сам устав Академии — основной документ, на основании которого действует РАТ, — был разработан в соответствии с федеральным законом № 82-ФЗ от 19 мая 1995 года, в который с тех пор вносились многочисленные поправки десятию федеральными законами, последние изменения — двумя федеральными законами в 2006 году. Очевидны задачи, которые нам предстоит решить в ближайшей перспективе.

— Можете конкретизировать?

— Конечно. Условно наши ближайшие задачи можно разделить на два блока — организационные и сутевые. В части организационной нам нужно подготовить предложения по формированию новой структуры управления Академией, которая будет более чутко отвечать текущему моменту, надо разработать и утвердить новую редакцию устава РАТ, надо определиться с местом расположения головного офиса Академии, создать ее интернет-представительство и так далее. Не могу не отметить, что в ближайшее время все новости РАТ можно будет узнать на сайте www.academtrans.ru.

По сутевому наполнению работы нам предстоит разработать долгосрочную программу действий, направленную на повышение статуса Академии, использование ее потенциала анализа и реализации транспортных проектов и инициатив, в том числе в области нормотворчества, на максимально полное привлечение молодых ученых. Рассчитываю, что в 2009 году мы сможем разработать такую программу и приступить к ее реализации.

— Как вы оцениваете роль РАТ в реализации «Стратегии развития транспортной отрасли России до 2030 г.»?

— В «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» в качестве отдельного блока выделен раздел «Научное сопровождение программы», и именно здесь Российская Академия транспорта может и должна принять самое деятельное участие. В частности, сюда относится формирование **организационной моде-**

ли управления, которая должна включать комплекс административных и экономических методов мотивации к достижению целей и целевых значений индикаторов, а также соответствующее нормативное и методическое обеспечение.

Не менее сложной видится и разработка **технологической модели управления** реализацией Стратегии, которая будет включать систему стратегического планирования развития транспортной отрасли. Такую систему предстоит разработать, ввести в действие и постоянно сопровождать. В ее состав должна войти мощная **система статистического учета на транспорте**. Прежде всего, необходимо обеспечить наблюдение за параметрами, существенными для оценки целевых индикаторов Стратегии. Это позволит организовать эффективную обратную связь в контуре оперативного управления ее реализацией.

Система статистического учета должна обеспечить разработку и мониторинг транспортно-экономического баланса. Должно быть обеспечено прогнозирование изменения грузовой базы и транспортных потоков, сформированы оценки, необходимые для принятия решений по развитию транспортной системы. Вот на этой основе должна быть разработана и введена в действие новая система стратегического планирования развития транспортной отрасли, расчетную основу которой должны дать соответствующие экономические и математические модели. Разумеется, для создания такой системы необходимы научные и прикладные разработки.

Крайне необходимо создать **системы проектного управления и мониторинга реализации федеральных целевых программ и проектов**. Эта задача предполагает создание вертикально интегрированной системы планирования, учета, контроля и управления проектами и программами Транспортной стратегии.

Новая Транспортная стратегия в условиях возрастающих масштаба и сложности задач, стоящих перед отраслью, требует **принципиального улучшения информационного обеспечения и уровня автоматизации задач управления**, прежде всего на уровне органов управления транспортным комплексом. Эти функции должна обеспечить единая автоматизированная информационно-аналитическая система управления транспортным комплексом, работа по созданию которой сейчас ведется в Минтрансе России.

Необходимо также сформировать **эффективную систему хозяйственного управления объектами и имуществом, остающимися в собственности государства**, и решить вопросы совершенствования территориального звена управления транспортом и транспортной деятельностью. Необходимо исследовать вопросы создания территориальных управляющих органов и разграничения полномочий между ними и федеральными органами управления с постепенным переносом значительной части управляющих функций на региональный уровень.

Кроме этого, среди результатов реализации Стратегии есть такие показатели, как, например, **значительное сокращение доли транспорта в загрязнении окружающей среды**. Объем выбросов и сбросов вредных веществ автотранспортного комплекса к 2030 году должен быть сокращен на 40%, а железнодорожного транспорта — более чем в 3 раза. Очевидно, что таких параметров можно достичь исключительно масштабным внедрением новой техники и новых технологий и что это межотраслевая задача, которая должна решаться совместно транспортом и транспортным машиностроением.

Аналогичные по масштабу цели — снижение к 2030 году на 30% удельных транспортных издержек в цене конечной продукции, достижение уровня развитых стран по срочности, ритмичности доставки товаров, повышение производительности транспортных систем в 2–4 раза, увеличение времени движения товаров в пути до 16–20 часов в сутки и другие — очевидно нереализуемы без мощного научного сопровождения.

Таким образом, сегодня четко обозначены направления совместной работы, в рамках которых можно и нужно обеспечить эффективное взаимодействие. Здесь очень важно и то, что сегодня возможно прогнозировать потребности или госзаказ на научное обеспечение как на среднесрочную перспективу, с горизонтом планирования от года до пяти лет, так и на более долгосрочный период. Поэтому считаю — фронт работ определен, надо начинать.

— Какие вы предполагаете источники финансирования Академии?

Механизмы финансирования текущей деятельности Академии, с моей точки зрения, не должны отличаться от механизмов финансирования других общественных организаций. Мы будем опираться на три основных источника — членские взносы, взносы членов По-

печительского совета и собственные заработки отделений Академии. Скажу честно, необходимые объемы финансирования пока определить сложно — они будут зависеть от плана перспективной деятельности, который мы сейчас разрабатываем. Однако уже сейчас понятно, что надо сделать в первую очередь.

Во-первых, мы должны навести полный порядок с уплатой членских взносов. Могу сказать, что сегодня задолженность по членским взносам за 2000–2008 годы составляет почти 1 миллион 200 тысяч рублей, а это почти два с половиной годовых бюджета содержания аппарата Академии. На прошедшем 25 ноября заседании президиума ПАТ я попросил членов президиума к **началу февраля 2009 года** либо предоставить отчет о полной ликвидации задолженности по членским взносам по отделениям, либо внести предложения по отчислению должников из состава ПАТ, поскольку неуплата членских взносов является нарушением устава Академии.

При этом оплата задолженности по членским взносам ни в коем случае не должна быть индульгенцией — оценка соответствия члена Академии его статусу будет проводиться по эффективности деятельности и вкладу в развитие транспортной науки и самой Академии. Только при таком подходе мы сможем перейти от **количественного** принципа работы к **качественному**. Скажу иначе, членство в Российской Академии транспорта должно быть заслуженным и престижным.

Одновременно с этим, по моему глубокому убеждению, при определении необходимости уплаты членских взносов должен работать избирательный принцип. Например, если человек не имеет возможности платить взносы, но при этом вносит большой вклад в развитие транспортной науки, его обязательно надо поддержать, в том числе и освобождением от уплаты взносов.

Механизмы финансирования Академии через Попечительский совет и за счет заработанных отделениями Академии средств сейчас прорабатываются.

В заключение я хотел бы еще раз подчеркнуть, что основная цель, к которой мы должны стремиться при реформировании Российской Академии транспорта, — создание базовой площадки для обсуждения перспективных направлений развития транспорта и транспортной науки, для привлечения молодых и перспективных ученых и поэтапной ликвидации разрыва поколений в транспортной науке.