

Подготовка кадров для решения транспортных проблем городов

Н. В. ЛЕВАДНАЯ, канд. техн. наук, доцент кафедры «Промышленный и городской транспорт»,
Петербургский государственный университет путей сообщения



Развитие общественного пассажирского транспорта, городской транспортной сети и транспортной отрасли в целом требует комплексного подхода. Его внедрение тормозится из-за недостатка квалифицированных специалистов в таких областях, как транспортное планирование, логистика, развитие городских транспортных систем, управление транспортной деятельностью.

Сегодня транспортные проблемы городов стоят в первом ряду социальных и научно-технических проблем современности. Значимость транспорта как системообразующего элемента развития экономики и социальной сферы в государстве невозможно переоценить. Ошибки в транспортном планировании и проектировании чрезвычайно болезненно сказываются на различных уровнях единой транспортно-логистической системы страны.

Для России с ее территориальной протяженностью, рассредоточенным производством, удаленностью сырьевой базы, существенной разницей между экономическим благосостоянием города и села, мегаполисов и провинциальных городов задача организации интегрированной, сбалансированной, хорошо управляемой дорожно-транспортной системы явля-

ется одной из ключевых. Речь идет не только о грузоперевозках, но и о предоставлении населению качественных транспортных услуг.

На сегодня около 40 тыс. населенных пунктов России, на территории которых проживают несколько миллионов человек, не обеспечены круглогодичной связью с дорожной сетью общего пользования. Согласно правительственным данным, ежегодные потери российской экономики от плохого состояния дорог и недостаточного уровня их развития превышают 1,8 трлн рублей. Коллегия Минтранса РФ выявила, что плохое состояние дорожной сети обходится государству в 3 % потерь ВВП, при этом расходы на дороги превышают расходы на оборону.

Традиционно проблемы в дорожной отрасли связывают с неготовностью дорожных структур к автомобильному буму, недостаточным фи-

нансированием транспортного строительства и реконструкции, а также с низким качеством дорожно-ремонтных работ и несвоевременностью их проведения. Однако все эти проблемы вторичны.

Еще в советский период в основе градостроительного проектирования лежала идея общественного транспорта, вошедшая в градостроительные нормативы. Сегодня государство не уделяет этому должного внимания, и население, ощутив, что транспортные проблемы не решаются, начало обзаводиться автомобилями. В результате возник тот самый автомобильный бум, который проявляется в пробках, нехватке парковочных мест и огромном количестве несанкционированно припаркованных автомашин.

Во многих промышленно развитых странах мира управление транспортными потоками стало приоритетным направлением политики городского развития, а изучение городской транспортной проблемы показало бессмысленность вложения больших ресурсов в строительство новых и реконструкцию старых проезжих частей, так как новые трассы быстро забиваются автомашинами.

Нынешнее состояние транспортных систем мегаполисов, близкое к коллапсу, с одной стороны, отражает архаичность градостроительного планирования, отстающего от роста автомобилизации, а с другой — переживает влияние зачастую негативных рыночных явлений, связанных с реализацией решений, научно не обоснованных.

Комплексный, или системный, подход к решению задач городского транспорта, при котором учитывались бы вопросы управления прогнозированием, транспортного проектирования, эффективной реализации создаваемых программ развития транспортной системы и регулирования транспортной деятельности, является необходимым и единственно верным путем качественного развития транспортной системы города.

По мнению российских экспертов в данной области, внедрение системного подхода к управлению транспортной

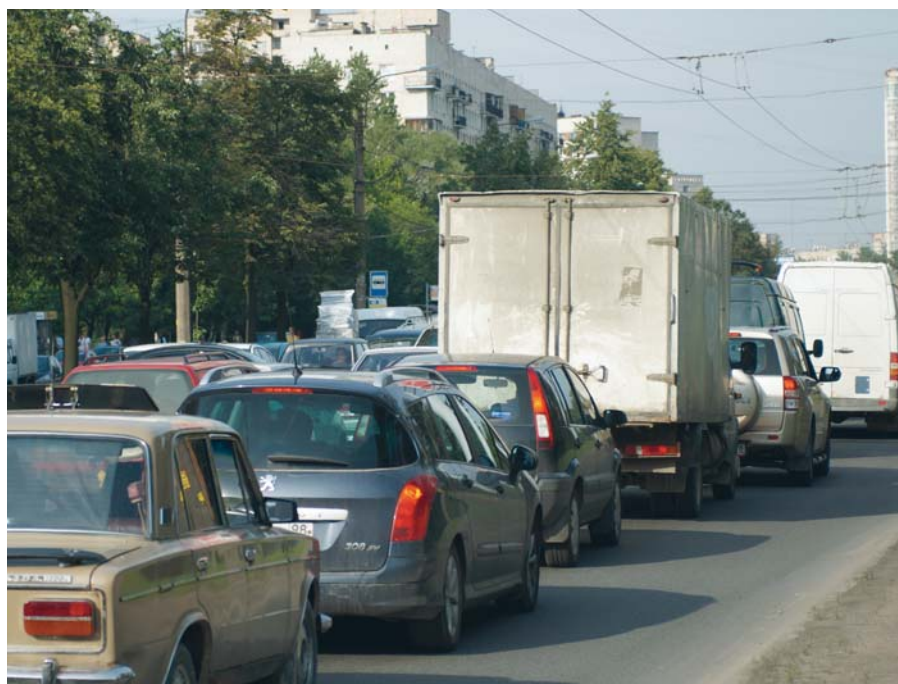


ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН



ФОТО: ПОЛИНА КРАСИКОВА

сеть сдерживает недостаток специалистов транспортного планирования. Их не готовит ни один вуз, поскольку эта междисциплинарная сфера требует знаний в ряде областей — дорожного строительства, экономики, а также владения инструментами статистического анализа. Между тем от компетентности специалистов транспортной отрасли, участвующих в осуществлении масштабных задач и принимающих решения, во многом зависит функционирование хозяйственного комплекса страны и субъектов федерации и социальная стабильность.

Как показывают опросы в структурах, занимающихся транспортной деятельностью, как следует из многочисленных публикаций и выступлений специалистов-практиков, транспортной отрасли остро необходимы профессионалы в таких областях, как логистика, развитие городских транспортных систем, управление транспортной деятельностью. Например, на территории России практически отсутствуют научные школы по направлению «Региональные и городские транспортные системы». При этом российским городам крайне необходимы специалисты, способные комплекс-

но решать серьезные транспортные проблемы в контексте территориального планирования с учетом архитектурно-планировочных, инженерных, социальных производственных и экологических аспектов развития городов.

В классической системе высших учебных заведений, в том числе готовящих специалистов для сферы транспорта, наблюдается целый ряд проблем. В их числе стремительное старение преподавательских кадров, увеличение разрыва между старшим и младшим поколениями, что зачастую приводит к отсутствию преемственности. Нередким стало явление, когда преподаватели и ученые вузов, будучи основоположниками новых направлений в транспортной науке, не создают и не оставляют своих научных школ. Безусловно, одна из серьезных проблем — отрыв части преподавательского корпуса от насущных проблем современного транспортного бизнеса, низкий уровень адаптации к внешним рыночным условиям.

Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 г. предусмотрены комплексные задачи развития транспортного сектора страны. Его

предстоящая модернизация затрагивает и систему подготовки специалистов, ответственных за дальнейшее функционирование отрасли.

Учитывая, что реформирование транспортной сферы является задачей не одного десятилетия, уже сегодня необходимо задуматься над перспективой подготовки высококвалифицированных и конкурентоспособных на международном рынке кадров, обладающих комплексным видением проблем городов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кудрявцев А. П. Устойчивое развитие городов России // *Архитектура и строительство Москвы*. 2002. № 5.
2. Транспортная инфраструктура городов как удобные для наступления грабли // *Архитектура и строительство России*. 2002. № 2.
3. Гибкие образовательные технологии — инновационный подход в подготовке кадров для транспортной отрасли // *Омнибус*. 2009. № 9–10.
4. Градостроительный приговор пробковой проблеме // *Строительство и городское хозяйство Сибири*. 2009. № 5 (65).
5. Системный подход к анализу транспортной сети // *Строительство и недвижимость*. 2009. № 35.