

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПОЛИТИЧЕСКОЙ НАУКИ

DOI: 10.22363/2313-1438-2019-21-2-346-357

Обзорная статья

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА ЗА РУБЕЖОМ: ЦЕНТРЫ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЙ

А.В. Федякин, И.В. Федякин

Российский университет транспорта
Ул. Образцова, 9, Москва, Россия, 127994

Аннотация. В статье на основе анализа открытых источников исследуются структура, цели и основные направления работы созданных в зарубежных странах научных и образовательных центров в области транспортной политики — самостоятельной сферы деятельности государства, обладающей (в силу инфраструктурного характера объекта ее регулирования — транспорта) признаками универсальности и обнаруживающей тесные взаимосвязи и переплетения со множеством других областей (экономической, социальной, инновационной, промышленной, региональной и т.д.). Устанавливается, что теоретические и прикладные научные исследования в данной комплексной и междисциплинарной сфере, которая имеет связи и пересечения с целым рядом других политологических направлений и субдисциплин (прежде всего, с государственной политикой и управлением, политической регионалистикой, международными отношениями и геополитикой и т.д.), проводятся как организациями, являющимися структурными подразделениями образовательных учреждений, так и независимыми учреждениями. Основной тенденцией проводимых ими исследований общих и специальных вопросов транспортной политики является их рассмотрение в междисциплинарном ключе. Что же касается подготовки кадров, то она осуществляется рядом зарубежных вузов — как классическими, так и специализированными (в основном техническими) университетами. При этом она носит преимущественно междисциплинарный характер, строится на основе сочетания таких областей, как политика, государственное управление, стратегический менеджмент, экономика транспорта и т.д., что находит соответствующее отражение в учебных планах и в содержании отдельных дисциплин. Однако такая подготовка кадров пока не стала широко распространенным явлением, да и многообразные возможности собственно политической науки в ходе ее осуществления остаются недостаточно задействованными. Делается общий вывод о том, что проведение теоретических и прикладных исследований, а также подготовка кадров в сфере транспортной политики сохраняют существенные резервы, которые еще весьма далеки от своего исчерпания. Особенно это касается политологии, эвристический и образовательный потенциал которой для нужд транспортной отрасли остается пока нераскрытым. Что же касается наблюдаемого практически повсеместно междисци-

© Федякин А.В., Федякин И.В., 2019.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

плинарного подхода к осмыслению транспортной политики и смежной проблематики, то он может быть взят (и уже взят во многих своих измерениях и аспектах) на вооружение отечественным научным и экспертным сообществом.

Ключевые слова: транспортная политика, государственное управление и планирование в транспортной сфере, транспортное образование

ВВЕДЕНИЕ

О том, что транспорт играет одну из важнейших ролей в жизни общества во все периоды его существования, а тем более в современных условиях, говорилось немало и неоднократно — как в различных научных изданиях и аналитике, так и на разного рода конференциях и форумах. О том, что транспорт является особой сферой государственного регулирования и что в отношении него должна проводиться соответствующая — транспортная — политика, тоже говорилось и говорится, однако в значительно меньшей степени и реже, преимущественно в отраслевых документах и узкоспециализированных исследованиях. О том же, что осуществление разработок в области транспортной политики, а также ее эффективная практическая реализация не представляются возможными без соответствующей научной и образовательной инфраструктуры, не говорится вовсе или говорится представителями очень узкого круга ученых и экспертов, в который входят в том числе и авторы настоящей статьи.

Между тем транспортная политика — самостоятельная сфера деятельности государства, при этом обладающая (в силу инфраструктурного характера объекта ее регулирования — транспорта) признаками универсальности и обнаруживающая тесные взаимосвязи и переплетения со множеством других областей (экономической, социальной, инновационной, промышленной, региональной, культурной, оборонной и т.д.), являющаяся одновременно предпосылкой и результатом их развития. Соответственно, и государственная транспортная политика, как самостоятельная область исследований политической науки, с одной стороны, обнаруживает связи и пересечения с рядом других политологических направлений и субдисциплин (прежде всего с государственной политикой и управлением, политической регионалистикой, международными отношениями и геополитикой и т.д.), а с другой стороны, не может не носить (в силу комплексности и полиструктурности предмета своего исследования, каковым является опять-таки транспорт) междисциплинарного характера, не быть мультипарадигмальной по своей сути.

Более того, транспортная политика — это один из примеров той самой прикладной («отраслевой») политологии, практического воплощения в жизнь посредством политических институтов, механизмов, технологий и т.д. общих концептуальных подходов и профильных теоретических разработок. Причем воплощения, от качества и эффективности которого в конечном итоге зависит не только настоящее, но и будущее каждого конкретного общества и государства. И Россия — страна с огромной территорией и связанными с ней большими возможностями и одновременно серьезнейшими проблемами — здесь отнюдь не исключение, а, пожалуй, даже наиболее характерный случай. Впрочем, собственно политологические исследования транспортной проблематики в нашей стране пока не стали —

и это весьма парадоксально — достаточно распространенным явлением, а подготовка соответствующих кадров — политологов-транспортников¹ — только начинает осуществляться [2. С. 222—230].

В этой связи представляет интерес исследование научных и образовательных центров в области транспортной политики, созданных и функционирующих в ведущих зарубежных странах. Анализ открытых источников², содержащих информацию об этих центрах, на наш взгляд, позволит выявить определенные тенденции в проводимых профильных исследованиях, а также обнаружить акценты в подготовке кадров соответствующей квалификации. Это, при прочих равных условиях, может быть полезным для отечественной науки и высшей школы.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ В ЗАРУБЕЖНЫХ УНИВЕРСИТЕТАХ

Что касается подготовки кадров в зарубежных *классических университетах*, нами было обнаружено, что, например, факультет естественных наук, сельского хозяйства и техники Университета Ньюкасла (Newcastle University) — одного из ведущих в Великобритании — предлагает пройти краткосрочный (5-дневный) курс (CPD) «Транспортная политика и законодательство». В нем рассматривается широкий спектр областей транспортной политики и детально изучаются вопросы профильного законодательства, дается представление о процессе разработки данной политики, включая вовлечение в него заинтересованных субъектов, и т.д. Курс базируется на обширном эмпирическом материале, представленном как британским, так и мировым послевоенным опытом выработки и принятия политических решений в сфере транспортного развития, а также функционирования соответствующих политических структур на местном, региональном и национальном уровнях.

¹ При всей кажущейся сомнительности и даже несовместимости таких терминов, как «политология транспорта», «транспортная политология» и т.д., вместе с тем представляется уместным вспомнить, как происходило конституирование многих политологических научных направлений и учебных дисциплин, сегодня являющихся неотъемлемыми элементами учебных планов подготовки политологов в российских вузах (например, экополитологии, этнополитологии, политической элитологии и т.п.). Уместно вспомнить и увидевший свет в 2000-е годы труд В.И. Якунина «Политология транспорта», поначалу воспринимавшийся неоднозначно и даже с иронией многими представителями как политологического, так и транспортного (и шире — технического) научного и экспертного сообщества, но впоследствии ставший весьма цитируемым [4].

Заметим также, что, судя по всему, первым и долгое время остававшимся единственным отечественным учебным изданием по политологии, где транспорт был не просто упомянут, но и рассмотрен в рамках самостоятельного подраздела как фактор формирования современного миропорядка, было «Введение в политическую науку» К.С. Гаджиева [1. С. 310—314]. Следующее учебное издание по политологии, где проблематика транспортной политики была представлена уже в развернутом виде, увидело свет лишь спустя полтора десятилетия [3. С. 359—414].

² Анализ осуществлялся на основе материалов, полученных в ходе выполнения поисковых запросов по соответствующим словосочетаниям «транспортная политика», «transport policy» и т.п. близким по смыслу словоформам.

Особый акцент делается на рассмотрении транспорта и транспортной политики в более широком контексте проблем устойчивого развития, включая вопросы экономического роста, изменения климата, доступности образования и здравоохранения и т.д. При этом в фокусе внимания оказываются программные и нормативные документы различных уровней, касающиеся транспорта, а также правительственные структуры, задействованные в подготовке и реализации конкретных мероприятий транспортной политики. План курса включает в себя такие темы, как: основные исторические вызовы и предпосылки транспортной политики, формулирование ключевых направлений транспортной политики, сбор информации для разработки обоснования транспортной политики, анализ интересов различных структур и общественности в сфере транспорта, мониторинг реализации транспортной политики и оценка ее эффективности, транспортная политика в условиях экономии бюджетных средств, исследование опыта разработки транспортной политики в отдельных странах и т.д. Ожидаемый результат освоения курса состоит в получении соответствующих компетенций для осуществления консультирования по основным транспортным проблемам, планированию и разработке политики в этой сфере, а также по прогнозированию изменений в характере спроса на транспортные услуги³.

Другое британское учебное заведение — расположенный в Лондоне Университет Вестминстера (University of Westminster) — предлагает обучение на факультете архитектуры и архитектурной среды по таким магистерским программам, как:

— «Транспортное планирование и управление». Включает основной модуль «Транспортная политика и управление», в котором в широком социополитическом контексте рассматриваются вопросы политики и управления в транспортной сфере в их прошлом, настоящем и будущем. При опоре на междисциплинарный подход, а также на основные концепции и идеи, связанные с данной проблематикой, в курсах модуля изучаются конкретные уровни принятия решений по вопросам транспортного развития, а также деятельность неправительственных организаций, включая лоббистские структуры, которые оказывают влияние на формирование и реализацию транспортной политики⁴;

— «Планирование и управление воздушным транспортом». В ней, наряду с основным, существует дополнительный модуль, одной из учебных дисциплин которого является «Политика и планирование воздушного транспорта». В ее рамках рассматриваются вопросы, связанные с развитием авиасообщения и проводимой в его отношении в Великобритании и других странах политикой, а также с вызванными ростом воздушных перевозок экономическими, социальными и экологическими последствиями⁵.

³ CPD “Transport Policy and Legislation” // Newcastle University. Режим доступа: <https://www.ncl.ac.uk/sage.cpd/cpd/tpl.php#aboutthecourse>. Дата обращения: 01.11.2018.

⁴ Transport Planning and Management MSc // University of Westminster. Режим доступа: <https://www.westminster.ac.uk/transport-and-logistics-courses/2019-20/september/full-time/transport-planning-and-management-msc>. Дата обращения: 01.11.2018.

⁵ Air Transport Policy and Planning // University of Westminster. Режим доступа: <https://www.westminster.ac.uk/courses/professional-and-short-courses/air-transport/air-transport-policy-and-planning>. Дата обращения: 01.11.2018.

Факультет архитектуры Университета Гонконга (The University of Hong Kong, HKU) проводит обучение по магистерской программе «Транспортная политика и планирование», которая является совместной разработкой кафедр городского планирования и дизайна, географии и гражданского строительства, а также получила дополнительную аккредитацию факультета социальных наук. В учебном плане программы предусмотрено 8 основных и 6 элективных учебных курсов, одним из основных является «Политика и планирование в транспортной сфере». Этот курс посвящен ключевым вопросам транспортной политики, а также реализации стратегических планов и конкретных программ в сфере транспорта. В нем рассматриваются вопросы развития городского транспорта и разработки транспортной политики, направленной на удовлетворение потребностей участников перевозочных процессов и общества в целом. В ходе курса анализируются примеры различных стран, что позволяет оценить степень эффективности, а также возможности и пределы использования альтернативных политических стратегий и механизмов их реализации⁶.

Что же касается *университетов технического профиля*, то, в частности, расположенный в Нидерландах Делфтский технический университет (Technische Universiteit Delft) — старейший и крупнейший технический вуз страны — осуществляет подготовку магистров по программе «Транспорт, инфраструктура и логистика». В ее рамках предусмотрена специализация «Политика: инфраструктура, планирование и окружающая среда», которая концентрирует внимание на теоретических основаниях и практических методах планирования инфраструктуры. Под последним разработчики образовательной программы понимают «междисциплинарный процесс, в рамках которого технологические решения сталкиваются с политическими, социальными и экономическими требованиями, ожиданиями и условиями. К планированию может быть привлечен широкий круг организаций и учреждений, от местных до европейских. Это создает сложную среду принятия решений. Продуктом транспортного планирования являются планы транспортной политики и предложения по транспортно-логистическим проектам»⁷. Программа специализации включает в себя 6 учебных дисциплин, среди которых обращают на себя внимание, в частности, такие как:

— «Модуль методологии инфраструктуры и окружающей среды» (в ходе нее студенты учатся «интегрировать социальные, культурные, экономические и политические перспективы с природными и антропогенными условиями городского ландшафта с целью формирования и планирования более устойчивого развития»);

— «Передовые методы оценки для принятия решений в области транспортной политики» (в ее аннотации отмечается, что «Транспортная политика почти

⁶ The Master of Arts in Transport Policy and Planning (MATPP) Program // The University of Hong Kong. Режим доступа: <https://www.arch.hku.hk/programmes/upad/master-of-arts-in-transport-policy-and-planning/>. Дата обращения: 01.11.2018.

⁷ Specialisation P — Policy: Infrastructure, Planning and Environment // TU Delft. Режим доступа: <https://www.tudelft.nl/en/student/faculties/ceg-student-portal/education/master/transport-infrastructure-logistics/programme-2018-2019/b-specialisations/specialisation-p-policy-infrastructure-planning-and-environment/>. Дата обращения: 01.11.2018.

всегда противоречива. Во всем мире для поддержки принятия решений в области транспорта применяется несколько методов. В настоящее время наиболее известными и хорошо изученными методами оценки транспортной политики являются социальный анализ затрат и выгод и могокритериальные методы принятия решений. В этом курсе вы узнаете о новейших научных разработках в данной сфере, а также о том, как применять эти методы. Кроме того, вы узнаете о подходах к относительно новому аспекту оценки транспортной политики — ее справедливости»);

— «Разработка транспортной политики» (указывается, что «Разработка политики в области транспорта является сложной задачей. Политический цикл обеспечивает основу для процесса разработки политики: определение повестки дня, анализ политики, ее осуществление и оценка. Что касается последней, то успех и неудача должны определяться с точки зрения эффективности/действенности, а также справедливости/равноправия. В этом курсе используется подход, объединяющий как академические, так и практические перспективные разработки в сфере политики»⁸).

Дрезденский технический университет (Technische Universität Dresden) в своей структуре имеет факультет транспорта и транспортных наук им. Ф. Листа, одним из подразделений которого является Кафедра экономики перевозок. Ее преподавателями читается такая дисциплина, как «Экономика перевозок и транспортная политика», основанная на анализе комплекса экономических и политических вопросов⁹.

Пожалуй, единственным обнаруженным нами *университетом гуманитарного профиля*, где изучаются вопросы, так или иначе входящие в предметное поле транспортной политики, является расположенный в греческой столице Афинах Университет социальных и политических наук Пантеон (Panteion University of Social and Political Sciences). Его структурным подразделением является факультет экономики и регионального развития, основная образовательная программа которого включает в числе прочих учебную дисциплину «Экономический анализ и транспортная политика»¹⁰.

Как видно, подготовка кадров в сфере транспортной политики осуществляется рядом зарубежных вузов — как классическими, так и специализированными (в основном техническими) университетами. При этом она носит преимущественно междисциплинарный характер, строится на основе сочетания таких областей, как политика, государственное управление, стратегический менеджмент,

⁸ Specialisation P — Policy: Infrastructure, Planning and Environment // TU Delft. Режим доступа: <https://www.tudelft.nl/en/student/faculties/ceg-student-portal/education/master/transport-infrastructure-logistics/programme-2018-2019/b-specialisations/specialisation-p-policy-infrastructure-planning-and-environment/>. Дата обращения: 01.11.2018.

⁹ “Friedrich List” Faculty of Transport and Traffic Sciences // Technische Universität Dresden. Режим доступа: https://tu-dresden.de/bu/verkehr?pk_campaign=flyout&pk_kwd=verkehr. Дата обращения: 01.11.2018.

¹⁰ Panteion University of Social and Political Sciences. Режим доступа: http://www.panteion.gr/images/Documents/pdf/sites/The-Department_topa.pdf. Дата обращения: 01.11.2018.

экономика транспорта и т.д., что находит соответствующее отражение в учебных планах и содержании отдельных дисциплин. Однако такая подготовка кадров пока что не стала широко распространенным явлением, да и многообразные возможности собственно политической науки в ходе ее осуществления остаются недостаточно задействованными.

ЗАРУБЕЖНЫЕ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЕ ЦЕНТРЫ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

В числе зарубежных исследовательских центров в области транспортной политики следует назвать прежде всего соответствующие структуры в университетах. В частности, в Калифорнийском университете в Лос-Анджелесе (University of California, Los Angeles, UCLA) в 1992 году был создан Институт транспортных исследований, в настоящее время являющийся подразделением Школы общественных отношений UCLA Luskin и считающийся одним из ведущих центров изучения транспортной политики в США. В фокусе его внимания — актуальные вопросы транспортного развития городов, стран и мира в целом, а также продвижение качественного профессионального образования (в том числе посредством расширения учебных программ за счет включения в них специальных курсов по транспортной проблематике) и поддержка гражданских инициатив в области транспорта. При этом в осуществляемых Институтом исследованиях развитие транспортной сферы активно увязывается с транспортной политикой и планированием. Благодаря деятельности Института факультетам Государственной политики и Городского планирования удалось привлечь в Калифорнийский университет немало талантливых студентов и исследователей, многие из которых стали лауреатами различных премий и победителями престижных конкурсов¹¹.

В британском Университете Лидса (University of Leeds) в структуре факультета окружающей среды функционирует Институт транспортных исследований, одним из подразделений которого является Группа социальных и политических наук. Она объединяет как преподавателей, так и студентов университета, исследующих транспорт и транспортную мобильность сквозь призму социальных и политических наук с целью создания эффективных, доступных и экологически устойчивых систем мобильности на местном, национальном и глобальном уровнях. В рамках группы акцент в ходе исследований транспортной проблематики делается на широкое использование количественной и качественной методологии, социальных и политических теорий, концепций политического управления и т.д. Приоритетными темами исследований группы являются: государственная политика, включая разработку ее основ, формулирование повестки дня и реализацию; социальные медиа и инновации; оценка лучших политических практик; поиск возможностей заимствования политических моделей и т.д.¹²

¹¹ UCLA Institute of Transportation Studies. Режим доступа: <https://www.its.ucla.edu/about-us/>. Дата обращения: 01.11.2018.

¹² Institute for Transport Studies. Режим доступа: <https://environment.leeds.ac.uk/transport/>. Дата обращения: 01.11.2018.

В другом известном университете Великобритании — Вестминстерском — в составе уже упоминавшегося факультета архитектуры и архитектурной среды функционирует созданный еще в 1931 году Институт политических исследований (PSI). В настоящее время он осуществляет междисциплинарные разработки на стыке политики и других сфер общественной жизни, включая транспортную. В частности, Институтом исследуются проблемы политики устойчивого развития городов, социальной политики, транспортной мобильности и т.д. На протяжении длительного периода Институтом издавался ежеквартальный журнал «Политические исследования», знакомящий читателей с результатами разработок¹³.

В чешском городе Брно расположен Институт транспортной экономики, географии и политики транспорта (ITREGEP) — междисциплинарная исследовательская группа, учрежденная в 2015 году на основе кооперации структурных подразделений — факультетов экономики и администрирования и естественно-научного — Университета Масарика (Брно) и факультетов социальных и естественных наук Карлова университета (Прага). Институт акцентирует внимание на изучении особых экономических, пространственных и социальных функций транспорта, а также лучших практик в области транспортной политики с целью их последующего распространения в профессиональном экспертном сообществе и среди лиц, принимающих политические решения. Основными направлениями исследований Института в настоящее время являются: сравнительный анализ моделей транспортной политики, стратегических документов и практики внедрения европейского законодательства в транспортной сфере; социально-экономический анализ транспортных систем и транспортного планирования; оптимизация государственных закупок в сфере общественного транспорта и др. В настоящее время одним из крупных исследовательских проектов, реализуемых Институтом, является «Новая мобильность — высокоскоростные транспортные системы и транспортно-ориентированное поведение», который затрагивает сразу несколько предметных областей: экономику, географию и политические аспекты высокоскоростного железнодорожного транспорта. Данный проект разделен на ряд поднаправлений, среди которых, в частности, такие как: скоростной транспорт как политический фактор; оптимизация госзакупок для железнодорожного пассажирского транспорта; строительство высокоскоростных транспортных коммуникаций и связанные с этим изменения в политике центрально-европейских государств и т.д.¹⁴

Что же касается самостоятельных исследовательских структур в сфере транспортной политики, то в их числе могут быть названы, в частности, Институт исследований транспортной политики (Institute for Transport Policy Studies, ITPS), расположенный в Токио. Он является независимым некоммерческим фондом, который был создан под эгидой национального Министерства земельных ресур-

¹³ Policy Studies Institute (PSI). Режим доступа: http://www.psi.org.uk/site/about_article/about_psi. Дата обращения: 01.11.2018.

¹⁴ The Institute for Transport Economics, Geography and Policy. Режим доступа: <http://www.itregep.eu/en/>. Дата обращения: 01.11.2018.

сов, инфраструктуры и транспорта в 1998 году в ходе реорганизации существовавшего с конца 1960-х годов. Японского научно-исследовательского центра экономики транспорта. Институт проводит комплексные исследования в области транспорта, а также осуществляет экспертизу транспортной политики и вырабатывает соответствующие рекомендации японскому правительству и заинтересованным субъектам. Его миссией является содействие проведению транспортной политики в целях повышения благосостояния и качества жизни населения Японии, развития экономики страны, а также гармонизации международных отношений. Как указано на сайте Института, «...поскольку транспорт является основополагающим фактором социально-экономического прогресса, необходимо постоянно совершенствовать и расширять методы транспортной политики, с тем чтобы поддерживать более высокие стандарты дальнейшего развития и прогресса региона, страны и мира... Институт... призван служить связующим звеном между теоретическими и практическими исследованиями в области транспортной политики. Поэтому наша исследовательская задача — решение практических вопросов политики, отвечающее высоким академическим стандартам и критериям научной строгости. Кроме того, наши предметы исследования охватывают весь спектр транспорта, а также комплексные политические проблемы, включая региональные, городские и экологические вопросы, тесно связанные с транспортом. Поэтому мы осуществляем исследования в сотрудничестве с учеными, представляющими различные области знания, а также высококвалифицированными специалистами из управленческих структур и частного сектора»¹⁵. Институтом издается ежеквартальный журнал «Обзор исследований транспортной политики» (“Transport Policy Studies’ Review”), в котором публикуются результаты исследований его сотрудников, а также представителей других научно-исследовательских структур Японии и зарубежных стран.

Расположенный в канадском городе Виктории Институт транспортной политики (Victoria Transport Policy Institute) является независимой исследовательской организацией, занимающейся разработкой инновационных практических решений транспортных проблем, финансируемой за счет консалтинговых услуг и грантов. Основная цель — информационный обмен, направленный на улучшение планирования перевозок и анализ транспортной политики. Преобладающими в Институте являются исследования по актуальным вопросам развития транспорта, направленные на: поиск эффективных путей решения проблем отрасли, включая альтернативные теоретические и практические подходы; определение всех преимуществ, затрат и влияния различных моделей транспортной политики и программ развития транспорта¹⁶.

Международная организация «Институт транспорта и политики в области развития» (Institute for Transportation and Development Policy) со штаб-квартирой

¹⁵ Institute for Transport Policy Studies. Режим доступа: <http://www.jterc.or.jp/english/gaiyo.htm>. Дата обращения: 01.11.2018.

¹⁶ Victoria Transport Policy Institute. Режим доступа: <http://www.vtpi.org>. Дата обращения: 01.11.2018.

в Нью-Йорке и филиалами в Китае, Индии, Индонезии, Мексике, Бразилии и на Африканском континенте провозглашает целью своей деятельности «разработку и внедрение высококачественных транспортных систем и принятие политических решений, которые делают города более пригодными для жизни, доступными и устойчивыми»¹⁷. Одной из программ Института является «Климат и транспортная политика», в составе которой три основных направления, имеющих своей целью поддержку, разработку и расширение сферы устойчивой транспортной политики: выработка более совершенных инструментов для оценки воздействия транспортных инвестиций, политики и принимаемых решений на окружающую среду; перераспределение финансирования и приоритетов глобальных организаций и банков развития в поддержку устойчивого транспорта и городского развития; оказание влияния на национальную политику в области транспорта и городского развития, а также поддержка своевременного развития институтов, расширяющих масштабы функционирования устойчивого транспорта.

Как видно, зарубежное научно-исследовательское пространство представлено целым рядом организаций — как в структуре образовательных учреждений, так и независимых, в фокусе внимания которых находятся общие и специальные вопросы транспортной политики, как правило, рассматриваемые в междисциплинарном ключе. Вместе с тем география их распространения пока не отличается своей широтой — скорее, это отдельные «точки» данного пространства.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В целом ограниченный рамками настоящей статьи анализ позволяет заключить, что проведение теоретических и прикладных исследований, а также подготовка кадров в сфере транспортной политики сохраняют существенные резервы, которые еще весьма далеки от своего исчерпания. Особенно это касается политологии, эвристический и образовательный потенциал которой для нужд транспортной отрасли остается пока нераскрытым. Что же касается наблюдаемого практически повсеместно междисциплинарного подхода к осмыслению транспортной политики и смежной проблематики, то он может быть взят (и уже взят во многих своих измерениях и аспектах) на вооружение отечественным научным и экспертным сообществом.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- [1] *Гаджиев К.С.* Введение в политическую науку: учебник для высших учебных заведений. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Логос, 1997. 544 с.
- [2] *Горбунов А.А., Федякин А.В., Федякин И.В.* Государственная политика в транспортной отрасли: инновационное направление подготовки кадров // *Мир транспорта*. 2018. № 4. С. 222—230.
- [3] *Политология: Политические институты, процессы и технологии: учебное пособие для аспирантов и студентов.* М.: Издательство «Социально-политическая МЫСЛЬ», 2012. 936 с.
- [4] *Якунин В.И.* Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: ЗАО «Экономика», 2006. 432 с.

¹⁷ The Institute for Transportation and Development Policy. Режим доступа: <https://www.itdp.org/who-we-are/>. Дата обращения: 01.11.2018.

TRANSPORT POLICY ABROAD: TRAINING CENTERS AND MAIN RESEARCH AREAS

A.V. Fedyakin, I.V. Fedyakin

Russian University of Transport (МИИТ)
Obraztsova st., 9, Moscow, Russian Federation, 127994

Abstract. The article based on the analysis of public sources examines the structure, goals and main directions of works of foreign scientific and educational centers in the field of transport policy — an independent area of the state activity that has (due to the infrastructural nature of the object of its regulation which is transport) characteristics of universality and reveal the close relationship and overlapping with many other areas (economic, social, innovation, industrial, regional, etc.). Transport policy as a field of research has links and intersections with the goals of a number of other political science areas and sub-disciplines (primarily with public policy and management, political regionalism, international relations and geopolitics, etc.). The authors state that theoretical and applied research in this complex and interdisciplinary field are carried out by organizations that are structural units of educational institutions and by independent institutions. The main trend of their research on general and special issues of transport policy is interdisciplinary approach used during the analysis. As for training, it is carried out by a number of foreign universities — both classical and specialized (mainly technical) universities. At the same time, it is primarily interdisciplinary in nature, based on a combination of areas such as politics, public administration, strategic management, transport economics, etc., which is reflected in the curriculum and in the content of individual disciplines. However, such training has not yet become a widespread phenomenon, and the diverse possibilities of political science in many courses remain underused. The article makes a general conclusion that theoretical and applied research, as well as training in the field of transport policy retain significant reserves, which are still very far from being exhausted. This is especially true of political science, whose heuristic and educational potential for the needs of the transport industry remains undiscovered.

Key words: transport policy, public administration and transport planning, transport education

REFERENCES

- [1] Gadzhiev K.S. *Introduction to the Political Science*. Moscow: Logos; 1997. 544 p. (In Russ.).
- [2] Gorbunov A.A., Fedyakin A.V., Fedyakin I.V. Public Transport Policy: Innovative Training Trend. *Mir Transporta*. 2018; 4 (16): 222—230 (In Russ.).
- [3] *Political Science: Political Institutions, Processes and Technologies*. Moscow: Social'no-politicheskaya mysl'; 2012. 936 p. (In Russ.).
- [4] Yakunin V.I. *Political Study of Transport. Political Aspects of Transport Development*. Moscow: Ekonomika; 2006. 432 p. (In Russ.).

Сведения об авторах:

Федякин Алексей Владимирович — доктор политических наук, профессор, заведующий кафедрой политологии, истории и социальных технологий Российского университета транспорта (МИИТ) (e-mail: avf2010@yandex.ru).

Федякин Иван Владимирович — доктор политических наук, доцент, профессор кафедры политологии, истории и социальных технологий Российского университета транспорта (МИИТ) (e-mail: fedyakin_iv@mail.ru).

Information about the authors:

Aleksey V. Fedyakin — Doctor of Political Science, Full Professor, Head of the Department of Political Science, History and Social Technologies, Russian University of Transport (Russian Federation) (e-mail: avf2010@yandex.ru).

Ivan V. Fedyakin — Doctor of Political Science, Assistant Professor, Associate Professor of the Department of Political Science, History and Social Technologies, Russian University of Transport (Russian Federation) (e-mail: fedyakin_iv@mail.ru).

Статья поступила в редакцию 10.12.2018.

Received 10.12.2018.

Для цитирования:

Федякин А.В., Федякин И.В. Транспортная политика за рубежом: центры подготовки кадров и основные направления исследований // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Политология. 2019. Т. 21. № 2. С. 346—357. DOI: 10.22363/2313-1438-2019-21-2-346-357.

For citation:

Fedyakin A.V., Fedyakin I.V. Transport Policy Abroad: Training Centers and Main Research Areas. *RUDN Journal of Political Science*. 2019; 21(2): 346—357. DOI: 10.22363/2313-1438-2019-21-2-346-357.