

Содержание

Введение

Глава 1. Транспортная система города Москвы: совокупность проблем и динамика развития

1.1 Транспортная система города как сфера государственного регулирования

1.2 Особенности транспортной системы города Москвы

1.3 Причины обилия и остроты проблем в транспортной системе города Москвы

Глава 2. Транспортная система города Москвы как сфера государственного управления: кадровый аспект

2.1 Транспортная система и компетентность представителей органов власти (по вопросам транспорта) города Москвы глазами экспертов и граждан

2.2 Подготовка специалистов государственного и муниципального управления в транспортной сфере

2.3 Предложения по подготовке кадров для государственного управления в сфере транспорта города Москвы

Заключение

Список литературы

Введение

Актуальность. Каждый регион России имеет собственную проблемную карту. По российскому законодательству, Москва и Санкт-Петербург являются одновременно и городами, и регионами (субъектами Российской Федерации), поэтому на данных территориях присутствуют и государственные, и муниципальные органы власти, обеспечивающие, пожалуй, наиболее тесное взаимодействие. Однако, несмотря на это, Москва считается одновременно самым благоустроенным и самым некомфортным для жизни городом России. Такой диссонанс говорит о том, что, с одной стороны, в Москве создается множество инфраструктурных объектов, с другой стороны, что существуют факторы, препятствующие комфортному проживанию. Пожалуй, любой житель столицы отметит, что ключевой ее проблемой является транспортная система на современном этапе ее развития. При этом, актуальность данной проблемы сохраняется на протяжении уже полутора десятка лет и большинство экспертов, скептически относятся к перспективе ее разрешения в ближайшие годы. Ключевые решения органов власти города Москвы не приводят к существенному улучшению ситуации и, что немаловажно, не встречают одобрения у жителей столицы (например, введение платных парковок, эвакуация транспорта и др.) и накладывают отпечаток на восприятие чиновников. Проблема загруженности дорог и транспортной доступности является настолько острой и значимой, что стабильно используется в рамках каждой предвыборной кампании в региональные или муниципальные органы власти города Москвы. *Другими словами, участие в разрешении транспортных коллизий становится мерилом компетентности должностных лиц.* Усилия власти по нейтрализации негативных проявлений функционирования транспортной системы в городе Москве в большей степени вызывают стабильное недовольство граждан и гостей столицы политикой в сфере транспорта и чиновниками, занимающимися ее реализацией, которые воспринимаются как

некомпетентные специалисты, принимающие непопулярные решения. Таким образом, можно констатировать, что транспортная проблема является перманентно актуальной, в том числе с точки зрения кадрового вопроса. Вместе с тем, актуальность проблемы исследования также подкрепляется завершением периода реализации Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.».

Целью исследования является оценка корреляции (взаимосвязи) компетенции и уровня профессиональной подготовки чиновников профильных комитетов органов власти города Москвы и особенностей развития транспортной системы города.

Исходя из цели, были сформулированы следующие исследовательские задачи:

1. анализ особенностей транспортной системы города Москвы и динамики ее развития: устойчивая тенденция к усугублению, устойчивая тенденция к разрешению или переменный успех (разрешение проблем одного рода, появление проблем иного характера);

2. осмысление имеющихся проблем в транспортной системе города Москвы, причин их появления и существования и выявление корреляции с кадровым вопросом;

3. составление на базе проблемной карты транспортной сферы совокупности компетенций, которые, на наш взгляд, необходимы специалисту государственного и муниципального управления в сфере транспорта¹;

4. анализ образовательных программ в московских ВУЗах на предмет наличия образовательных программ, осуществляющих подготовку специалистов государственного и муниципального управления в сфере транспорта.

5. проведение практических исследований (серии экспертных интервью и анкетирования) с целью оценки динамики развития транспортной системы

¹В рамках работы мы целенаправленно говорим не только о государственном управлении, но и об управлении муниципальном, поскольку город Москва представляет собой субъект российской федерации, где особенно отчётливо проявляется взаимосвязь и взаимозависимость государственных (федеральных и региональных) и муниципальных органов власти.

и компетенции кадрового состава органов власти города Москвы, соответствие уровня их знаний вызовам и задачам транспортной системы на современном этапе;

6. формулирование предложений по оптимизации кадров, их подготовке в целях снижения остроты проблем в транспортной сфере города Москвы.

Таким образом, объектом исследования является транспортная система города Москвы как сфера государственного регулирования и принятия управленческих решений.

Предметом - взаимосвязь уровня компетенции специалистов указанной сферы с проблемным полем транспортной системы города Москвы и динамикой ее развития.

Обзор литературы. Всю совокупность источников по проблеме исследования мы условно разделили на три группы:

Источники, посвященные государственному и муниципальному управлению и процессу принятия управленческих решений². В рамках данной группы отдельно хотелось бы выделить статьи и монографии ряда авторов, написанные о проблеме кадров в управленческих структурах, о нюансах формирования кадровых резервов и т.д.³

Работы, авторы которых исследуют транспортную проблему⁴;

Труды, посвященные логистике⁵.

²Альгин А.П., Барыгин И.Н. Сморгунув Л.В. Государственная политика и управление. М.: РОССПЭН, 2006; Атаев А.А. Управленческая деятельность. М.: Юридическая литература, 2010; Атаманчук Г.В. Обеспечение рациональности государственного управления. М.: Наука, 2000; Атаманчук Г.В. Теория государственного управления. Курс лекций. М., 2009; Глазунова Н.И. Государственное (административное) управление: Учебник. М., 2006; Пономарев Н.Л., Смирнов Б.М. Государственная политика и управление. Учебное пособие для вузов. М., 2007 и др.

³Барабашев А.Г., Стружак Е.П. Два подхода к созданию резерва управленческих кадров // Государственное управление. Электронный вестник Выпуск № 20. Сентябрь 2009; Логинов Е., Райков А. Мультидисциплинарные интернет-площадки для развития компетенций персонала. Кадровая политика // Государственная служба. Научно-политический журнал. № 3 (84), 2014; Оболонский А.В., Барабашев А.Г. Как расчитать авгиевы конюшни нашей бюрократии: два взгляда. // Вестник Института Кеннана в России. 2013. №23. С.53–66; Прокофьев В. Двухлетние итоги развития государственной службы на основе реализации Указа Президента Российской Федерации // Государственная служба. Научно-политический журнал. № 3 (84), 2014; Розенбаум Ю.А. Формирование управленческих кадров: социально-правовые науки. М.: Наука, 2002; Тихонов Р.Е. От замысла — к воплощению: о подготовке кадров государственного управления. М., 2003.

⁴Блинкин М.Я. Антону Носику и не только. Транспортные риски – часть 2 // http://echo.msk.ru/blog/old_dweller/1016064-echo/ и др.

⁵Неруш Ю.М., Саркисов С.В. Транспортная логистика. М.: Юрайт, 2015; Корпоративная логистика в вопросах и ответах / Под ред. Сергеева В.И. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014; Плужников К.И., Чунтумова Ю.А.

Методология исследования.

Для оценки проблем транспортной системы города Москвы и компетентности представителей профильных органов власти мы провели два исследования: серию экспертных интервью (7 интервью с представителями различных органов власти) и опрос в сети Интернет 50 граждан, проживающих в столице (преимущественно молодежной аудитории).

Серия экспертных интервью была направлена на привлечение компетентных лиц, имеющих непосредственное отношение к государственному и муниципальному управлению и решению именно транспортных проблем города Москвы, к оценке действующих кадров органов власти столицы, занимающихся аналогичными вопросами. Изначально было запланировано охватить в исследовании экспертов - представителей всех уровней власти города Москвы, однако, ввиду отсутствия доступа к экспертам из Правительства Москвы и Московской городской Думы было принято решение о проведении экспертных интервью с членами Комитета по транспорту Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации.

Таким образом, всего было проведено 7 экспертных интервью: 2 с представителями партии «Единой России» и 1 с представителем партии «Справедливая Россия», входящими в состав комитета по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации; 3 с представителями отделов ЖКХ, благоустройства и транспорта Управ города Москвы, 1 с депутатом Совета депутатов муниципального округа Братеево Сорокиной Дарьей Николаевной⁶.

Транспортное экспедирование, агентирование, брокераж. М.: ТРАНСЛИТ, 2012; Д. Бауэрсокс, Д. Клосс. Логистика. Интегрированная цепь поставок. М.: ЗАО «Олимп - Бизнес», 2008; Персианов В.А. Общий курс транспортной логистики. Учебное пособие. – М.: КНОРУС, 2013; Саркисов С.В. Логистика и транспортное обеспечение ВЭД. М.: ВАВТ, 2013; Киль М.Ю. Логистика: теоретические аспекты проблем глобализации: Монография. СПб.: Петрополис, 2010; Миротин Л.Б., Гудков В.А. и др. Управление грузовыми потоками в транспортно - логистических системах. М.: Горячая Линия - Телеком. 2010; Основы логистики. Функциональные области логистического управления/ Алесинская Т.В. Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2009; Основы логистики. Функциональные области логистического управления (часть 3) / Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2010 и др.

⁶Только один из экспертов дал согласие на использование информации с указанием имени, остальные согласились высказать свое мнение только при условии соблюдения конфиденциальности.

Целью экспертных интервью было получение совокупности мнений экспертов о транспортных проблемах города Москвы в целом, динамике их устранения и взаимосвязи развития транспортной системы с кадровым составом органов, занимающихся ее регулированием.

Вторым практическим методом исследования стал опрос граждан в сети Интернет. В качестве респондентов были выбраны граждане, по постоянной или временной регистрации проживающие в столице. Исследование было направлено на изучение их восприятия ключевых проблем транспортной системы, динамики ее развития и условной оценке компетентности управленцев профильных органов власти. В опросе приняли участие 50 человек.

Далее с помощью метода сравнение нами были сопоставлены результаты, полученные с помощью экспертного интервью и опроса граждан для выявления общности и объективности оценок компетентности чиновников органов власти города Москвы, занимающихся решением транспортных проблем.

Также в дипломной работе были применены методы контент-анализа, анализа, синтеза, дедукции, индукции и другие методы.

Новизна исследования. Новизна исследования заключается в рассмотрении транспортной системы сквозь призму профессиональной подготовки кадров, занимающихся ее регулированием. В частности, нами была подробно изучена транспортная система на предмет выявления ее слабых мест и наиболее острых проблем, в первую очередь тех, которые не получают разрешение на протяжении длительного периода времени, исходя из этого были выделены «требования» к специалистам, которые, на наш взгляд, должны заниматься регулированием транспортной системы. И наконец, были проанализированы имеющие место образовательные программы, образовательные стандарты и профессиональные стандарты для чиновников, занимающихся государственным и муниципальным управлением непосредственно в сфере транспорта, и предложены методы

подготовки кадров в указанной сфере.

Практическая значимость. Результаты данного дипломного исследования могут быть использованы для обсуждения на семинарах и круглых столах по государственному и муниципальному управлению, транспортному менеджменту, логистике и другим дисциплинам. Также выводы могут быть полезными для учебных заведений, оказывающих подготовку и переподготовку кадров в сфере государственного и муниципального управления, транспортного менеджмента и логистики города Москвы. Наконец, информация может быть полезна для Департамента транспорта Правительства Москвы и Правительства Москвы и других профильных органов власти столицы.

Гипотеза исследования звучит следующим образом: отсутствие программ подготовки специалистов государственного и муниципального управления в сфере транспорта накладывает отпечаток на деятельность органов власти города Москвы по устранению ключевых проблем в данной сфере, а именно: отдельные решения последних лет могут быть оценены негативно, противоречиво либо недостаточно эффективно, кроме того наблюдается отсутствие координации знаний в сфере государственного управления и знаний в сфере транспортной сферы. Как следствие, не редкость решения, которые носят исключительно технологический характер, не учитывают особенностей города как социальной среды и вызывают протест граждан.

Глава 1. Транспортная система города Москвы: совокупность проблем и динамика развития

1.1 Транспортная система города как сфера государственного регулирования

Транспортная сеть региона – это совокупность транспортных связей, в системе которых осуществляются городские грузовые и пассажирские перевозки. Совокупность улиц и транспортных проездов образуют городскую транспортную сеть. Она обслуживается различными видами городского транспорта. Городскую транспортную сеть также входят подземные, наземные и надземные транспортные линии, связанные с уличной сетью лишь частично или не связанные с ней вообще (городские железные дороги, эстакадные автомагистрали, метрополитен, монорельсовые дроги). Особенности формирования транспортных сетей городов связаны как с климатическими условиями, рельефом местности, так и с историческим развитием города.

Транспортная система состоит из транспортной инфраструктуры, транспортных предприятий, транспортных средств и управления в совокупности. Единая транспортная система обеспечивает согласованное развитие и функционирование всех видов транспорта с целью максимального удовлетворения транспортных потребностей при минимальных затратах.

В современных городах транспортные системы проектируются с учетом комплексного решения градостроительных и транспортных проблем.

Схема 1. демонстрирует особенности городского транспортного комплекса в городе. Отечественной особенностью является наличие большой доли льготных пассажиров.

Ниже, на Схеме 2 перечислены факторы, влияющие на эффективность функционирования транспортных систем.



Схема 1. Особенности транспортного комплекса города

Факторы, влияющие на эффективность функционирования транспортных систем городов



Схема 2. Факторы, влияющие на эффективность функционирования транспортных систем.

К числу указанных в схеме факторов мы бы добавили качество кадрового состава профильных органов.

Если говорить о проблемах работы транспортных систем, то во многом они схожи для разных городов. В целом, все существующие проблемы можно

разделить на две основные группы:

Первая группа – это объективные проблемы:

градостроительные и планировочные проблемы развития города;

наличие диспропорции между темпами дорожного строительства и уровнем автомобилизации;

рост интенсивности потребления индивидуального транспорта (в том числе за счет роста уровня автомобилизации);

сокращение эффективности городского пассажирского транспорта;

Вторая группа – субъективные проблемы:

наличие недостаточной законодательной базы на местном и региональном уровне в области управления транспортной системой;

слабо развитая информационная составляющая при принятии управленческих решений;

слабое финансирование развития дорожных сетей и транспортной инфраструктуры;

несовершенная система организации и управления развитием дорожно-транспортного комплекса;

существование неразрешенных имущественных вопросов и вопросов разграничения прав собственности и управления объектами транспортной инфраструктуры;

негативное влияние человеческого фактора.

Надо сказать, что системно решить проблемы городских транспортных систем можно только на государственном уровне за счет «сложной интегрированной политики на основе синтеза систем управления транспортом, градостроительства, землепользования и организации дорожного движения, реализуемой через соответствующие отраслевые и правовые базы»⁷.

Таким образом, существующие проблемы транспортных систем

⁷http://www.ksodd.ru/bdd/publication/the_problem_of_transport_systems_of_cities_and_possible_solutions.php

больших городов можно решить следующим образом:

За счет рационального комплексного транспортного и градостроительного планирования;

Необходимо не только оперативно строить новые дороги, но и максимально сохранять существующую дорожную сеть;

Надо внедрять современные системы управления движением в городе, который обеспечивал бы равный доступ всех участников движения в городе ко всем имеющимся в наличии ресурсам магистральных автотранспортных систем;

Необходимо совершенствовать отраслевую правовую базу и существующие методы государственного управления как городским автомобильным транспортом, так и системной организацией дорожного движения в целом. Решение поставленных проблем лежит на плечах чиновников как федерального, так и регионального уровня, отвечающих за реализацию государственной и региональной политики в этом направлении. Функции региональных органов перечислены на Схеме 3.



Схема 3. Функции органов местного самоуправления в сфере транспорта

К указанным функциям мы бы добавили – создание транспортной сети с учетом социальных запросов и возможностей общества. К сожалению, на сегодняшний день у нас отсутствует система адаптации технически грамотных решений к реалиям столичной жизни. При этом, транспортная система, будучи объектом управления, требует от госаппарата совмещения технических знаний и понимания социальных основ общества. Учитывая сложность самой задачи и уникальность транспортной системы города Москвы, можно констатировать, что доступ к должностям в профильных органах власти не должен быть легко доступным⁸. А значит, должно быть специализированное знание, возможно, предусматривающее аттестацию чиновников. Вместе с тем, проверка знаний не должна становиться основным компонентом всей системы конкурсного отбора. Как отмечают Барабашев А.Г. и Стружак Е.П., «никакие экзамены, опросы или тестирование, направленные на выявление различных знаний, как специальных, так и общеобразовательных, не позволяют в полной мере выявить и отобрать сформировавшихся управленцев»⁹.

В этом контексте важно не только повышение квалификации имеющихся кадров, но также и адекватная организация кадровых составов¹⁰ и выбор адекватного порядка формирования состава госаппарата.

1.2 Особенности транспортной системы города Москвы

В Государственной программе города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.» представлены основные особенности транспортной системы, подтвержденные численными показателями.

В первую очередь, следует отметить, что в транспортную систему города Москвы входят:

⁸Купряшин Г.Л. Модернизация государственного управления: институты и интересы. М.: 2012.

⁹Барабашев А.Г., Стружак Е.П. Два подхода к созданию резерва управленческих кадров // Государственное управление. Электронный вестник Выпуск № 20. Сентябрь 2009.

¹⁰Барабашев А.Г., Стружак Е.П. Два подхода к созданию резерва управленческих кадров // Государственное управление. Электронный вестник Выпуск № 20. Сентябрь 2009.

московский метрополитен;
московская монорельсовая транспортная система;
железнодорожный транспорт;
наземный городской пассажирский транспорт;
личный транспорт.

Указанные виды транспорта ежедневно вынуждены справляться с высоким пассажиропотоком. Так, на общественном транспорте в городе Москве совершается более 14 млн. поездок в сутки и более 5 млрд. за год¹¹, а в совокупности виды транспорта перевозят 6,89 млрд. пассажиров.

Официальные данные Государственной программы подтверждают, что развитие транспортной системы идет по пути увеличения пассажиропотока, следовательно, увеличению нагрузки и усугублению одной из важнейших проблем - заторов на дорогах и большого количества пассажиров в метро. Например, это подтверждают данные следующей таблицы.

Таблица 1. Сравнение объема пассажиропотока в 2011 и 2016 гг.

Вид транспорта	Объем перевозок пассажиров в год, млрд. человек	
	2011 г.	2016 г.
Железнодорожный транспорт	0,55	0,85
Метрополитен, Московская монорельсовая транспортная система	2,39	2,8
Наземный городской пассажирский транспорт	2,0	2,68
Личный транспорт	1,95	2,0
Итого	6,89	8,33

Современное состояние и проблемы транспортной отрасли города Москвы характеризуются следующими параметрами¹²:

- плотность населения города Москвы (107,3 человек/га) превышает

¹¹Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.» (в ред. постановления Правительства Москвы от 02.08.2013 N 509-ПП).

¹²Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.» (в ред. постановления Правительства Москвы от 02.08.2013 N 509-ПП).

аналогичный показатель крупнейших мегаполисов мира;

- плотность улично-дорожной сети (3,95 км/кв. км) в 2-4 раза ниже аналогичных показателей крупнейших мегаполисов мира. Вместе с тем, этот показатель на территории Троицкого и Новомосковского административных округов города Москвы составляет 0,88 км/кв. км, что говорит о неравномерности развитости дорожно-транспортной сети в различных частях города;

- фактическая загрузка всех видов общественного транспорта в утренние часы пик при движении в центр составляет 1060 тыс. человек и превышает провозную способность (870 тыс. человек) в среднем на 22%;

- загрузка автомобильных дорог превышает их пропускную способность на 42%;

- среднее время поездки на общественном транспорте пассажира из жилых районов до «мест приложения труда» составляет 67 минут, а около 20% жителей города Москвы тратят более трех часов в день на дорогу от дома до работы и обратно;

- при наименьшей протяженности линий метрополитена объем перевозок в 1,5-2 раза превышает аналогичные показатели крупнейших мегаполисов мира, средняя наполняемость вагонов электропоездов метрополитена составляет 5,2 человек/кв. м;

- недостаточное развитие наземных видов общественного транспорта, низкая плотность маршрутной сети, отсутствие преимуществ для движения общественного транспорта в транспортном потоке;

- слабая система хордовых связей между радиальными автомобильными дорогами;

- отсутствие дублирующих направлений магистральных радиальных автомобильных дорог, их недостаточная пропускная способность и несоответствие параметров автомобильных дорог на границе Москвы и Московской области планировочным параметрам;

- недостаточный уровень технического состояния искусственных

сооружений и проезжей части на значительном протяжении автомобильных дорог федерального и регионального значения;

- отсутствие транспортных развязок на разных уровнях на пересечениях улично-дорожной сети, в том числе с железными дорогами и реками;

- отсутствие эффективной системы управления дорожным движением;

- недостаточное взаимодействие перевозчиков, обслуживающих автобусные маршруты, отсутствие скоординированной системы управления перевозками, использующей современные средства глобального позиционирования;

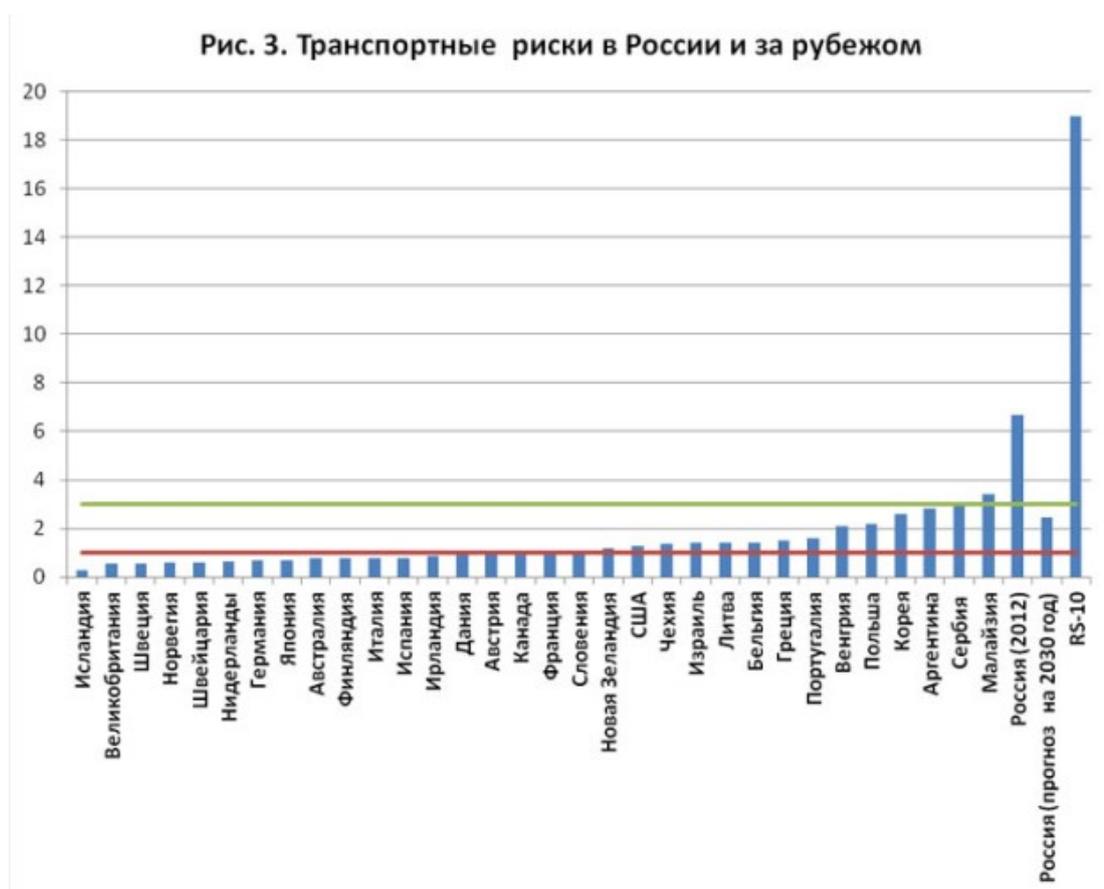
- неполная приспособленность транспортной инфраструктуры города к нуждам маломобильных категорий населения;

- недостаточно эффективная работа перевозчиков различных форм собственности по транспортному обслуживанию пассажиров.

К указанным факторам можно добавить пункт, связанный со смертностью на дорогах, который является важнейшим показателем безопасности транспортных сетей. Обращаясь к работам М.Я. Блинкина, можем утверждать, что «у нас нет оснований прогнозировать значительные успехи в деле снижения смертности на дорогах даже на отдаленную перспективу. Так, согласно представленному в начале февраля официальному прогнозу долгосрочного социально-экономического развития России уровень транспортных рисков должен снизиться к 2030 году на 63% по отношению к текущему значению: то есть от 6,6 до 2,44 единицы (рис.3). Формально говоря, этот прогноз является сугубо пессимистическим. Принимается гипотеза, что в 2030 году ситуация с аварийностью на дорогах у нас будет несколько лучше, чем в мировой практике 1970-1980-ых годов (рубеж «трех единиц»), но заметно хуже, чем в лучших практиках 1990-2000-ых гг. (рубеж «единицы»))»¹³.

¹³Блинкин М.Я. Антону Носику и не только. Транспортные риски – часть 2 // http://echo.msk.ru/blog/old_dweller/1016064-echo/

Все указанные показатели в целом подтверждают мысль Блинкина М.Я., который говорит, что «наши показатели были и остаются скверными не только в сравнении с планкой, заданной современными мировыми практиками, но и по отношению к целевым ориентирам прошлых десятилетий»¹⁴. Показательна также диаграмма автора, которая демонстрирует соотношение транспортных рисков в России и за рубежом.



На наш взгляд, указанный выше перечень проблем транспортной системы мы можем дополнить – не удовлетворяющий основным особенностям транспортной системы состав чиновников, неготовый к действительным переменам с учетом особенностей общества.

Также в программе отдельно подчеркивается неравномерность развития транспортной системы в г. Москве, так, недавно вошедшие в состав

¹⁴Блинкин М.Я. Антону Носику и не только. Транспортные риски – часть 2 // http://echo.msk.ru/blog/old_dweller/1016064-echo/

столицы Троицкий и Новомосковский административные округа имеют общую протяженность улично-дорожной сети - 1300 км, плотность улично-дорожной сети - 0,88 км/кв. км, тогда как «старая Москва» аналогичный показатель имеет в почти в 4 (3,7) раза ниже, что существенно ниже аналогичных показателей крупнейших мегаполисов мира. При этом, плотность населения в автономных округа «Новой Москвы» около 17 человек/га, что значительно ниже показателя «старой Москвы». Однако, несмотря на высокую пропускную способность автомобильных дорог в Троицком и Новомосковском административном округах, их соответствие нормативным требованиям, согласно Государственной программе, равно 0%¹⁵.

Решения органов власти последних лет о необходимости «пересаживания» граждан на общественный транспорт призвано снизить загруженность автодорог путем уменьшения личного автотранспорта. Однако, граждане, несмотря на перегрузку улично-дорожной сети, стабильно отдают предпочтение именно личному транспорту, который «является более привлекательным по сравнению с общественным не только по уровню комфорта, но и по времени в пути»¹⁶. Например, в утренние часы пик время поездки на личном транспорте сокращается на 10% по сравнению с поездками на общественном транспорте. Согласно программе, в 2011 году в Москве насчитывалось около 3,4 млн. легковых автомобилей. При среднегодовом увеличении на 4% к 2016 году количество легкового транспорта достигло 4,2 млн. единиц¹⁷. Увеличение количества личного транспорта приводит к повышению нагрузки на дорожно-транспортную сеть и, как следствие, имеет место устойчивая тенденция к увеличению затрат времени пассажиров всех видах наземного транспорта при поездках по городу. Удвоение общей нагрузки ожидается к 2025 году, увеличение

¹⁵Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.» (в ред. постановления Правительства Москвы от 02.08.2013 N 509-ПП).

¹⁶Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.» (в ред. постановления Правительства Москвы от 02.08.2013 N 509-ПП).

¹⁷Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.» (в ред. постановления Правительства Москвы от 02.08.2013 N 509-ПП).

временных затрат на дорогу прогнозируется на уровне 25% - в среднем 75 минут в пути. Вместе с тем, доля жителей, которые тратят более трех часов на дорогу от дома на работу и обратно, возрастет до 30%¹⁸.

Как следствие, ключевой целью программы является снижение времени поездок на транспорте в часы пик за счет увеличения пропускной способности общественного транспорта почти в полтора раза, а также сдерживание использования личного автотранспорта (снижение доли поездок на личном транспорте в часы пик с 12% до 8% на въезде в пределы третьего транспортного кольца, с 26% до 18% при въезде на Московскую кольцевую автомобильную дорогу, то есть на 30%)¹⁹.

Сопутствующими задачами Государственной программы, направленными на достижение поставленной цели, определены следующие²⁰:

- сокращение времени поездки в пути на городском пассажирском транспорте в часы пик;
- увеличение провозной способности городского пассажирского транспорта;
- повышение уровня сервиса и комфортности городского пассажирского транспорта, в том числе для маломобильных групп населения;
- увеличение плотности улично-дорожной сети за счет строительства и реконструкции автомобильных дорог, инженерно-транспортных сооружений, а также обеспечение своевременного ремонта и нормативного содержания улично-дорожной сети в городе в целях увеличения пропускной способности городских улиц и магистралей;
- создание современных систем управления и регулирования движения транспорта с использованием интеллектуальной транспортной системы и глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС);
- строительство и размещение пешеходных переходов, приведение их в

¹⁸Там же.

¹⁹Там же.

²⁰Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.» (в ред. постановления Правительства Москвы от 02.08.2013 N 509-ПП).

соответствие с установленными нормами.

Для достижения цели и сопутствующих задач разработаны следующие основные мероприятия:

- расширение метрополитена: открытие новых станций, новых линий и обновление вагонов;
- создание преимуществ проезда общественным транспортом, повышение скорости движения общественного транспорта, организация выделенных полос для движения маршрутного транспорта, обособление трамвайных путей, введение единого билета на все виды транспорта и новых тарифных планов, оптимизация маршрутной сети, организация легальных таксомоторных перевозок, строительство линий скоростного трамвая (автобуса);
- строительство новых железных дорог для увеличения доли пассажирских железнодорожных перевозок в общем объеме пассажироперевозок;
- реконструкция вылетных магистралей и дорог, выполнение ежегодного объема ремонта объектов дорожного хозяйства и инженерно-транспортных сооружений в соответствии с нормативными транспортно-эксплуатационными требованиями;
- совершенствование логистики в целях вывода значительной части транзитных грузопотоков за пределы Московской кольцевой автомобильной дороги (ограничения на транзит и въезд грузового транспорта);
- формирование единой системы транспортно-пересадочных узлов, новых современных автовокзалов и автостанций в Москве;
- создание единого парковочного пространства: строительство и обустройство сети перехватывающих парковок, введение платных парковок в центре города;
- внедрение интеллектуальной транспортной системы и моделирование транспортных потоков;
- развитие велосипедной инфраструктуры (велосипедные дорожки и

велосипедные парковки);

- обустройство пешеходных дорожек и пешеходных зон;
- развитие новых видов транспорта.

Данные мероприятия и пути решения транспортной проблемы в городе Москве важны для данного дипломного исследования и дальнейшей оценки образовательных стандартов для чиновников в сфере транспорта. В практической главе исследования с помощью нескольких методов мы попытаемся оценить, насколько указанные мероприятия в действительности способны решить ключевые проблемы транспортной системы, а также, насколько компетенция чиновников соответствует поставленным перед ними задачам.

Основными концептуальными направлениями развития Московского транспортного узла определены²¹:

- обеспечение преимущества общественного транспорта при осуществлении пассажирских перевозок;
- обеспечение объемов пассажирских и грузовых перевозок в соответствии с прогнозными потребностями;
- оптимизация и координация грузовых перевозок на основе комплексного взаимоувязанного развития транспортно-логистической системы, функционирующей на территории Московского региона;
- повышение роли железных дорог в осуществлении пригородно-городских и городских перевозок;
- оптимизация и развитие автомобильных дорог на территории Московского региона;
- использование современных систем организации движения транспорта;
- совершенствование качества услуг, предоставляемых транспортной системой, на основе эффективного взаимодействия систем городского,

²¹Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.» (в ред. постановления Правительства Москвы от 02.08.2013 N 509-ПП).

пригородно-городского и межрегионального транспорта;

- совершенствование организационно-управленческой деятельности в сфере транспорта;

- внедрение инновационных технологий, интеллектуальных транспортных систем в транспортную отрасль;

- создание системы информационного обеспечения транспортной отрасли Московской агломерации, в том числе мониторинга и управления на транспорте, интегрирующей информационные ресурсы в единое информационное пространство;

- снижение отрицательных экологических последствий на окружающую среду от осуществления транспортной деятельности на территории Московской агломерации.

Таким образом, обобщая все выше сказанное, основными направлениями совершенствования транспортной системы города Москвы являются: развитие железнодорожного транспорта и метрополитена для снижения загруженности автомобильных магистралей, строительство новых автомобильных развязок и магистралей, реконструкция имеющихся, строительство и трансформация транспортно-пересадочных узлов, регулирование транспортной системы с помощью новейших электронных средств, организация безопасности дорожного движения, развитие и повышение комфортности наземного пассажирского транспорта, создание системы воздушного транспорта, создание новых видов общественного транспорта (скоростные трамвай и автобус), организация терминально-логистических центров, создание единого парковочного пространства, увеличение количества перехватывающих парковок, создание платных парковок в центре города. Следует отметить, что на начальном этапе реализации программы планировалось строительство гаражей в центральной части города, однако, по ряду причин это направление работы показало свою неэффективность и фактически было ликвидировано.

В результате указанных мер транспортная инфраструктура должна

претерпеть следующие изменения:

увеличение пропускной способности и плотности существующей транспортной сети и, как следствие, снижение времени на дорогу в часы пик и устранение проблемы «пробок»;

улучшение качества ремонта и содержания дорог и дорожного покрытия;

повышение комфортности и привлекательности общественного транспорта;

оптимизация использования всех видов транспорта с учетом плотности населения города Москвы и основных направлений пассажиропотоков.

Таким образом, на сегодняшний день можно с уверенностью говорить о том, что жители Москвы в большей степени нежели жители других городов ощущают проблемы функционирования транспортной инфраструктуры города. Так, Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.»²² это подтверждает не только применительно к городам России, но и к другим мегаполисам мира.

1.3 Причины обилия и остроты проблем в транспортной системе города Москвы

Территория Москвы представляет собой территорию с большим количеством административных и офисных зданий, работники и посетители которых в будние дни увеличивают нагрузку на автомагистрали (преимущественно в утренние и вечерние часы), а также усугубляют проблему парковочных мест (в течение дня). Нормативными документами города Москвы признается, что отдельные округа (например, ЦАО) содержат самое большое количество мест значительного притяжения автомобильного транспорта, что, в свою очередь, создает нагрузку на автомагистрали.

²²Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.» (в ред. постановления Правительства Москвы от 02.08.2013 N 509-ПП).

Следующей особенностью транспортной инфраструктуры Москвы является высокая плотность улично-дорожной сети с ограниченными возможностями реконструкции и расширения автомобильных дорог в ряде районов «старой Москвы». Например, в отдельных районах Москвы для предотвращения конфликтов с гражданами на градостроительную тематику в качестве меры используется рекомендация собственнику объекта строительства (как правило, жилого комплекса) за свой счет расширить прилегающие к объекту тротуары и дороги. Первые призваны снизить дискомфорт для пешеходов в ходе строительных мероприятий, а вторые - уменьшить нагрузку на автомагистрали после ввода объекта в эксплуатацию. Фактор, который был указан выше, а именно - высокая плотность улично-дорожной сети делает невозможным увеличение пропускной способности городских улиц и автомагистралей в ЦАО, но при этом, жилые комплексы там строятся с завидной регулярностью. При этом, строительство новых масштабных жилых комплексов начато или велось во всех районах Центрального административного округа. В данном случае мнение эксперта было схоже с мнением Оболонского А.В. и Барабашева А.Г.: «наша бюрократическая система сейчас пребывает в состоянии столь глубокого неблагополучия, что это не просто блокирует нормальное развитие, но и является реальной угрозой для общества»²³.

Еще одной особенностью является уникальная организация улично-дорожной сети, которая формировалась исторически и по сей день в центральной части города состоит из большого количества переулков малой протяженностью²⁴, в местах пересечения которых особенно затрудняется движение в часы пик. При этом, затрудненное движение на одном из перекрестков автоматически увеличивает нагрузку и приводит к пробкам на десятках других в том же районе.

Наконец, в Москве имеются проблемы с пешеходными зонами. Так, в

²³Оболонский А.В., Барабашев А.Г. К концепции кадровых перемен в госаппарате: два взгляда // Политическая концептология, №1, 2013.

²⁴Например, район Арбат, который составляет всего лишь 4,25% от общей площади ЦАО, состоит из 48 переулков и 12 улиц.

наиболее старых районах города тротуары могут быть менее метра в ширину, а общая длина пешеходных зон в ЦАО составляет 2,2 км. – это наименьший показатель среди всех округов Москвы. Ввиду данного обстоятельства восприятие любых препятствий в виде ремонта дорог, которые в прямом смысле затрудняют движение пешеходов, является перманентно негативным.

Все указанные факторы способствуют негативному восприятию гражданами объектов транспортной инфраструктуры и инфраструктуры в целом, если речь идет об ухудшении пропускной способности автомагистралей на стадии строительства и усугубляют проблему дорожного движения. Например, жилые и гостиничные комплексы, которые после ввода объектов в эксплуатацию являются местом притяжения значительного количества автотранспорта и создающих максимальную нагрузку на улично-дорожные сети.

Проблема транспортной загруженности Москвы усугубляется тем, что не только огромное количество населения пользуется городским транспортом, но также и население ближайшего субъекта Российской Федерации - Московской области – использует транспортные сети столицы для поездок на работу, учебу и других целей. По признанию Государственной программы, город Москва и Московская область «являются социально-экономическим образованием, взаимосвязанным общностью природно-ресурсного, инфраструктурного и производственного потенциала, интенсивной «маятниковой» миграцией населения». Так, из 14 миллионов поездок на транспорте в городе Москве 2,5 миллиона приходится на въезд в Москву из Московской области. До включения Троицкого и Новомосковского округов этот показатель был почти в 3 раза выше. При этом, в случае с населением области также наблюдается численное превосходство пассажиров, использующих личный транспорт: из 2,5 млн человек 1,23 млн человек на личном транспорте; 1,2 на общественном транспорте. Другими словами, ежедневная маятниковая миграция населения и взаимосвязь производственных и иных процессов города Москвы и Московской области

является важнейшим фактором развития и регулирования транспортной системы столицы.

Как было отмечено в предыдущем параграфе, 2016 год является заключительным этапом для реализации Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.». В данном параграфе мы подробно рассмотрим, какие мероприятия уже были реализованы на предшествующих ее этапах, а также оценим их эффективность с точки зрения выполнения цели и задач программы.

Итак, к 2016 году:

были созданы выделенные полосы для движения общественного транспорта;

завершено либо инициировано строительство ряда новых дорог и развязок;

осуществлен до конца либо начат ремонт и расширение отдельных автомагистралей;

завершено либо начато строительство платных парковок;

частично осуществлена замена общественных транспортных средств;

велось строительство ряда гаражей в центре города;

осуществлено повышение контроля над соблюдением правил дорожного движения, в том числе с помощью технических средств;

осуществлен запуск интенсивной работы эвакуаторных служб.

Следует отметить, что каждое из указанных решений имело негативные последствия и противоречиво оценивается населением.

Так, выделенные полосы для движения общественного транспорта были позитивно встречены пользователями общественного транспорта и негативно оценены пользователями личного транспорта, которые стали больше времени тратить на дорогу из-за увеличения загруженности автомобильных магистралей. Вместе с тем, в некоторых районах города выделенные полосы для общественного транспорта были созданы в местах большого количества автотранспорта и малого количества рейсов

общественного транспорта. Как следствие, даже в часы пик пассажирами констатируется «простаивание» пустых свободных полос. Другими словами, решение не было адаптировано под реальную обстановку на дорогах в различных частях города.

Строительство ряда новых дорог и развязок, в целом, практически единогласно воспринимается гражданами как попытка улучшить транспортную инфраструктуру города. Однако, в отдельных ситуациях наблюдается не соблюдение сроков строительства новых дорог (например, развязки на Киевском шоссе), которое увеличивает срок затрудненного движения из-за строительных мероприятий на несколько месяцев.

Ремонт и расширение отдельных автомагистралей. В некоторых случаях констатируется выбор неудачного времени строительных мероприятий. В частности, реконструкция участка Ломоносовского проспекта на пересечении с проспектом Вернадского велась параллельно со строительством подземных переходов и новых входов в метро, а строительные мероприятия были начаты в начале сентября- с началом учебного года - периодом, который на данном участке автомагистралей характеризуется большим количеством заторов на дороге из-за близости несколько учебных корпусов Московского государственного университета²⁵.

Строительство платных парковок в центре города частично решило проблему пропускной способности автомагистралей в ЦАО г. Москвы, однако, имело несколько негативных последствий: во-первых, население, которое работает в центральных районах города вынуждено оставлять личный транспорт на 7-10 часов ежедневно за плату; во-вторых, вместо использования платных парковок многие граждане стали использовать дворы близ лежащих жилых домов. Как следствие, увеличилось количество заторов на въезд и выезд из придомовых территорий в часы пик.

Замена общественных транспортных средств была ориентирована на комфорт и повышение вместимости пассажиров. В итоге, введение новых

²⁵Примеры взяты из опроса граждан с помощью сети Интернет, результаты которого будут подробно рассмотрены во второй главе дипломного исследования.

комфортных составов наземного транспорта было встречено положительно, тогда как замена вагонов метро по большей части вызывает негодование из-за уменьшения количества сидячих мест.

Вместе с тем, принимаемые Правительством города Москвы меры, направленные на разрешение проблем в транспортной сфере, частично их усугубили. В частности, проблема парковки решалась в ходе реализации Подпрограммы «Создание единого парковочного пространства». Целью подпрограммы являлась организация регулируемого парковочного пространства для увеличения пропускной способности улично-дорожной сети и ограничения числа поездок на личном автотранспорте в центральную часть города. Вместе с тем, создание платных парковок в Центральном автономном округе и уменьшение количества машиномест для жителей способствовало введению квот для жильцов каждого района. Как следствие, многие семьи получали разрешение на парковку личного автотранспорта в ночное время вдали от своего дома (зачастую за несколько кварталов). Что, безусловно, способствовало возрастанию негативного отношения к строящимся объектам, влияющего на ситуацию с парковками (в первую очередь, гостиничным и жилым комплексам).

В целом, противоречивые оценки касаются всех реализованных мероприятий. С нашей точки зрения, это демонстрирует их неполную обдуманность на стадии планирования и непонимание чиновниками многих нюансов жизни граждан и условий пользования общественным транспортом и свидетельствует не только об отсутствии знаний в сфере транспорта, но и об дистанции между чиновниками и населением, которая мешает аппарату управленцев принимать адекватные решения²⁶. При этом, уже сейчас можно сказать о том, что некоторые из числа планируемых к введению мероприятий также способны ухудшит ситуацию на дорогах. Речь идет о стремлении сдерживать использование личного автотранспорта на въезде в пределы третьего транспортного кольца и при въезде на Московскую кольцевую

²⁶Демидов В.В., Дудин В.В. Принятие политических решений. Новосибирск: САУМК, 2008.

автомобильную дорогу на 30%. В данном случае речь шла преимущественно о населении Московской области, из которых 1,23 миллиона пассажиров в день используют автотранспорт. Однако, именно данная категория населения в наименьшей степени готова к смене личного транспорта на общественный в связи с тем, что ежедневно ее представителям требуется преодолевать наибольшее расстояние. При этом пользование общественным транспортом гарантирует им большое количество пересадок, то есть заранее очевидное снижение комфортности пути. Следует также отметить, что въезд в город в утренние часы и выезд из него в вечерние часы является достаточно проблемным и отнимает много времени у пассажиров, стремление властей города еще больше ограничить въезд приведет к заметному ухудшению обстановки, особенно в летний (дачный период).

Выводы к первой главе

В рамках первой главы дипломного исследования нами были сделаны следующие выводы:

Транспортная инфраструктура города Москвы является наиболее загруженной в сравнении с данными других мегаполисов мира (соотношение пассажиропотока и вместимости транспортных магистралей).

Транспортная система города Москвы обладает рядом особенностей, которые по отдельности в совокупности определяют высокую проблемность данной сферы. В их числе широкий перечень факторов от исторического строительства города до некомпетентности чиновников профильных органов власти.

Проблема загруженности дорог и транспортной доступности является настолько острой и значимой, что стабильно используется в рамках каждой предвыборной кампании в региональные или муниципальные органы власти города Москвы. *Другими словами, участие в разрешении транспортных коллизий становится мерилom компетентности и перспективности должностных лиц.*

Реализация Государственной программы города Москвы «Развитие

транспортной системы на 2012-2016 гг.» в конце 2016 года подходит к своему завершению, однако, можно констатировать незначительное улучшение обстановки в транспортной сфере, а показатели, которые должны были быть достигнуты в результате реализации всех мероприятий, с нашей точки зрения, достигнуты не будут. Динамика улучшений может быть охарактеризована нами как «переменный успех» (устранение или минимизация одних сложностей и создание или усиление других сложностей).

Решения, которые принимались в процессе реализации Государственной программы, зачастую не учитывали особенности социального поведения жителей и гостей столицы, особенности их «транспортной активности», а также способствовали усугублению либо решаемой, либо сопутствующих проблем, что *воспринимается населением как полная или частичная некомпетентность профильных органов власти.*

Таким образом, мы подошли к оценке профессиональной подготовки чиновников профильных органов власти города Москвы и выявлению корреляции их компетентности и ситуации в транспортной сфере столицы.

Глава 2. Транспортная система города Москвы как сфера государственного управления: кадровый аспект

2.1 Транспортная система и компетентность представителей органов власти (по вопросам транспорта) города Москвы глазами экспертов и граждан

Для оценки проблем транспортной системы города Москвы и компетентности представителей профильных органов власти мы провели два исследования: серию экспертных интервью (7 интервью с представителями различных органов власти) и опрос в сети Интернет 50 граждан, проживающих в столице (преимущественно молодежной аудитории).

Серия экспертных интервью была направлена на привлечение компетентных лиц, имеющих непосредственное отношение к государственному и муниципальному управлению и решению именно транспортных проблем города Москвы, к оценке действующих кадров органов власти столицы, занимающихся аналогичными вопросами. Изначально было запланировано охватить в исследовании экспертов - представителей всех уровней власти города Москвы, однако, ввиду отсутствия доступа к экспертам из Правительства Москвы и Московской городской Думы было принято решение о проведении экспертных интервью с членами Комитета по транспорту Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации. Таким образом, всего было проведено 7 экспертных интервью: 2 с представителями партии «Единой России» и 1 с представителем партии «Справедливая Россия», входящими в состав комитета по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации; 3 с представителями отделов ЖКХ, благоустройства и транспорта Управ города Москвы, 1 с депутатом Совета депутатов муниципального округа Братеево Сорокиной Дарьей Николаевной²⁷.

²⁷Только один из экспертов дал согласие на использование информации с указанием имени, остальные согласились высказать свое мнение только при условии соблюдения конфиденциальности.

Целью экспертных интервью было получение совокупности мнений экспертов о транспортных проблемах города Москвы в целом, динамике их устранения и взаимосвязи развития транспортной системы с кадровым составом органов, занимающихся ее регулированием.

Вторым практическим методом исследования стал опрос граждан в сети Интернет. В качестве респондентов были выбраны граждане, по постоянной или временной регистрации проживающие в столице. Исследование было направлено на изучение их восприятия ключевых проблем транспортной системы, динамики ее развития и условной оценке компетентности управленцев профильных органов власти. В опросе приняли участие 50 человек.

Далее с помощью метода сравнение нами были сопоставлены результаты, полученные с помощью экспертного интервью и опроса граждан для выявления общности и объективности оценок компетентности чиновников органов власти города Москвы, занимающихся решением транспортных проблем.

Таким образом, в рамках данного параграфа сначала будут изложены результаты экспертных интервью, а затем опроса граждан в сети Интернет для выявления общности точек зрения и оценок. Именно поэтому для работы с обеими целевыми аудиториями был составлен единый перечень вопросов²⁸.

Первый вопрос «ощущаете ли Вы проблемы в транспортной сфере в Москве?» был задан для понимания остроты проблем транспортной инфраструктуры города Москвы. Все эксперты единогласно ответили положительно, многие подчеркнули, что проблемы не просто есть, но они очевидны и достаточно остры.

На второй вопрос о наиболее существенных проблемах развития транспортной системы города Москвы эксперты отвечали по-разному. Так, единогласно отметили несоответствие темпов устранения проблем в сфере транспорта с возрастанием количества автотранспорта и населения в целом.

²⁸См. Приложение 1.

В числе глобальных проблем также были отмечены: низкая пропускная способность дорог, неравномерность развития транспортной системы в различных округах Москвы (высокая загруженность дорог ЦАО и высокая пропускная способность Новомосковского и Троицкого автономных округов и т.д.), отсутствие учета мнения граждан, непонимание чиновниками особенностей быта граждан, несоответствие принимаемых органами власти решений и проблем, на устранение которых они направлены, миграционная политика и т.д.

Также озвучивались и более конкретные проблемы:

Отсутствие гибкости к подходу в регулировании транспортной инфраструктуры, сами органы власти применяют ГОСТы, СНиПы «через раз» и там, где им удобно, без учета «условно-возможной корректировки в тех или иных районах».

Сбор платы за парковки, введение платных парковок. Отсутствие поступлений от этих плат на нужды районов.

Отсутствие перехватывающих парковок.

Недостаточность синхронизации действий городских служб и ведомств, занятых в дорожном строительстве. Как следствие, повторные ремонты в одних и тех же местах, уничтожение благоустроенных участков и т.д.

В самом центре Москвы большое количество железнодорожных путей - наследие СССР, когда автомашин было мало, а заводов в Москве - много.

Относительно причин возникновения и существования проблем в транспортной системе ответы разнятся, но, с нашей точки зрения, важна вся совокупность указанных причин, приведем все перечисленные экспертные мнения:

Возрастание количества населения, систематическое увеличение нагрузки на транспортную систему, в том числе метро;

Медленные темпы изменения транспортной инфраструктуры, строительство новых дорог и развязок, которое осложняет движение и

создает пробки на дорогах²⁹;

Решение проблем по отдельности, без учета общего воздействия на транспортную систему, например, стремление «пересадить всех на метро», строительство новых станций метро, ведет к колоссальной нагрузке на метрополитен, который также «перенаселен». Проблема устранения пробок не решается, но, вместе с тем, создается ситуация скорого «коллапса развития метро».

Отсутствие координации между органами власти города Москвы, как следствие, некоторая «оторванность» Правительства Москвы от понимания ряда реальных проблем на местах, на уровне управ. Отсутствие координации выражается в том, что Правительство Москвы занимается разработкой решений, планированием, прогнозированием, исходя из данных аналитики, статистики и т.д., тогда как мнение управ и собрания депутатов (фактический «приемник» мнений граждан) не учитывается. В этом контексте показателен пример Муниципального округа Братеево, когда 21 декабря 2015 года в рамках собрания депутатов по итогам встреч с жителями и рассмотрения заявлений граждан было принято решение об обращении в Московскую городскую Думу с просьбой передать «на места» вопрос согласования платных парковок с учетом мнения жителей, отклоняя при необходимости инициативы по размещению парковочных территорий в конкретных местах. Но под воздействием префектуры и Департамента транспорта Правительства Москвы 22 декабря депутаты отменили свое решение. В целом, несогласованность действий органов власти различного уровня приводит к принятию решений, которые непопулярны у населения и способны ухудшить ситуацию. В качестве примера был озвучен следующий факт: организация платных парковок, преимущественно в рамках ЦАО, привела к тому, что многие граждане, которые вынуждены ежедневно использовать эти парковочные зоны ввиду их расположения с местом работы, стали оставлять машины во дворах жилых домов поблизости в целях экономии личных

²⁹В данном случае эксперт оценил это как объективный процесс: строительство дорог и развязок объективно не может быть стремительным, поэтому трудности и заторы неизбежны.

средств. Как следствие, в вечерние часы выезд из придомовых территорий большого количества машин при параллельном въезде граждан, возвращающихся с работы, способствовать созданию пробок в местах, где раньше движение не было столь затруднено.

Сама же проблема отсутствия учета мнения как граждан заслуживает особенного внимания, поскольку демонстрирует тенденцию к некой квазидемократичности, в этом мы согласны с мнением Оболонского А.В. И Барабашева А.Г., которые пишут, что «все это – следствие как заложенного еще в Конституции 1993г. несовершенства институтов, допускающих возможность властного авторитаризма, так и воплощения этой возможности в реальность, причем в худших формах, руками персон, оказавшихся в 2000-е годы у рычагов власти»³⁰.

Отсутствие координации между различными профильными органами власти одного уровня, невнимание к проблематике транспорта на уровне префектур и управ. Подобным образом ответили 3 эксперта. В качестве примера привели факт, что в Управах существует Отдел ЖКХ, благоустройства и транспорта. Ввиду сложности сферы жилищно-коммунального хозяйства и большого количества вопросов благоустройства придомовых территорий, вопросы транспорта отходят на второй план либо обсуждаются/решаются самые незначительные проблемы: расширение парковки на метр-полтора во дворе дома и т.д. Тогда как на уровне управ может систематически осуществляться мониторинг настроений граждан в отношении новых инициатив в транспортной сфере. Отсутствие же связи между профильными органами выражается в том, что при принятии решений о строительстве новых жилых и гостиничных комплексов, которые являются местами массового притяжения автотранспорта, фактически не учитывается мнение специалистов в сфере транспорта о невозможности повышения нагрузки на уже заполненные автомобильные магистрали (в первую очередь это касается ЦАО).

³⁰Оболонский А.В., Барабашев А.Г. К концепции кадровых перемен в госаппарате: два взгляда // Политическая концептология, №1, 2013.

Интенсивная градостроительная деятельность. В 2015 году на территории одного лишь Центрального автономного округа города Москвы, который, по признанию Государственной программы, является самым плотно застроенным и наиболее проблемным в транспортных вопросах на территории Москвы, было 16 конфликтных ситуаций между органами власти и жителями по поводу строительства жилых и гостиничных комплексов (самых комплексов было построено значительно больше), главной причиной конфликта являлось повышение нагрузки на автомагистрали³¹.

Отсутствие учета факторов, косвенно влияющих на повышение нагрузок автотранспортных сетей.

Превалирование у лиц, принимающих отдельные решения, коммерческих интересов над необходимостью устранения проблем в транспортной сфере.

10. Отсутствие доступной и проверяемой статистической информации о реальной дорожной ситуации и загруженности улиц Москвы.

11. Расширение зоны платных парковок лишь де-юре согласуется с местными жителями и депутатским корпусом, на практике реальных согласований не происходит.

12. Отсутствие программы по увеличению количества парковочных мест в центре города за счет строительства дополнительных многоэтажных парковок (надземных, подземных, механизированных и т. д.).

13. «Политика паркования» в городе ориентирована на увеличение количества зон с запретом парковки, а не на создание дополнительных парковочных мест и сохранение существующих.

14. В решении транспортных проблем Москвы недостаточно задействована Московская область. Требуется синхронизация транспортных потоков Москвы и области.

При ответе на следующий вопрос, в целом, все эксперты признали, что есть положительная динамика, однако, отметили, что динамика не

³¹Инсайдерская информация эксперта.

соответствует темпу роста проблем и зачастую решает не первостепенные задачи. Также было отмечено, что динамика стала прослеживаться лишь в последние 4-5 лет. *Что касается характера динамики, то эксперты подтвердили вывод, сделанный нами в первой главе данной дипломной работы о переменном успехе решения поставленных задач, когда одни проблемы минимизируются, но другие актуализируются, зачастую из-за последствий решения первых.*

К числу эффективных управленческих решений последних лет эксперты отнесли: строительство новых дорог, развязок, закупку нового транспорта (новый наземный транспорт, новые вагоны метро), установку новых шлагбаумов, устранение клумб с прокладыванием новых полос, смену приоритетов с внешней эстетики города, но его комфортность. В качестве примера привели ликвидацию клумбы шириной 2-2,5 метра, которая располагалась между полосами встречного движения на Ломоносовском проспекте и затрудняла движение.

К числу неудачных управленческих решений отнесли инициативу «Народный гараж», которая предполагала строительство гаражных комплексов для размещения личного транспорта граждан и исключения хаотичного размещения автотранспорта на обочинах и придомовых территориях. Несмотря на адекватность самой инициативы, с точки зрения экспертов, не был осуществлен учет мнения граждан, для которых гаражи были неудобны по ряду причин³². Как следствие, управы и префектуры на протяжении нескольких лет с 2012 по 2015 гг. получали огромное количество жалоб на данную инициативу. Также к числу негативных отнесли интенсивную застройку территорий жилыми комплексами, в том числе на территории самого густо застроенного ЦАО. Наконец, изменение разметки на отдельных участках дороги, которые повлекли за собой увеличение аварийных ситуаций.

К числу сомнительных и противоречивых отнесли инициативу платных

³²Подробнее об этом в параграфе 1.2. данной работы.

парковок, открытие новых станций метро. «Открытие новых станции метро приводит к возникновению ряда проблем. Так, например, на Выхино или Марьино, которые были конечными, теперь не зайти в вагон, в результате чего граждане массово стали пользоваться автотранспортом, чтобы доехать до конечных станций и спокойно зайти в вагон».

На вопрос «Как Вы считаете, в чем проблема представителей органов власти при решении транспортных проблем?» снова прозвучали ответы об отсутствии взаимодействия между чиновниками, между разными уровнями власти, приоритете коммерческих интересов над социально значимыми и отсутствие достаточного уровня компетенции. Трое экспертов высказались категорично об уровне компетенции чиновников, в том числе с указанием фамилий.

На вопрос «Как по Вашему опыту, соответствуют ли знания и компетенция лиц, занимающих должности в органах власти Москвы в управлениях транспорта, сложности решаемых задач?» с разной степенью категоричности все эксперты ответили отрицательно («однозначно нет», «наверное, нет», «скорее нет, чем да», «чаще нет, чем да»).

На вопрос «Знаете ли Вы примеры, когда эти должностные лица проходили повышение квалификации именно по транспортным вопросам?» только представители управ ответили утвердительно, обозначив, что время от времени на эту тематику проводятся не только курсы повышения квалификации, но и полужакрытые конференции с привлечением аналитиков, которые повышают уровень понимания проблем у чиновников.

На вопрос «А нужна ли такая практика? Или разобраться в этом может всякий, кто водит машину и является управленцем по образованию?» эксперты ответили, что государственное управление - это сфера деятельности, которая однозначно требует высокого профессионализма и широкого круга знаний. Один из экспертов высказал мнение о том, что в сфере транспорта позитивным было бы привлечение к деятельности человека после аттестации, обязательным должно как минимум понимание

транспортной системы Москвы (виды транспорта, количество улиц и т.д.). Один из экспертов высказал мнение о том, что в случае с Москвой большинство проблем происходит из-за интенсивной застройки, которая очень выгодна городу, тогда как усугубляет проблему загрузки автомагистралей. А значит, для решения проблем должен появиться слой управленцев, который комфорт уже живущих граждан поставит выше «коммерческих» интересов. Вместе с тем, один из экспертов высказался достаточно категорично: «чиновник должен обладать соответствующим образованием, нести личную ответственность за решения и к нему должны применяться жесткие санкции, а в случае большого ущерба для города-отстранение от должности с невозможностью занятия поста чиновника впредь».

На вопрос «Как Вы считаете, какими компетенциями, знаниями должен обладать представитель органов власти в транспортной сфере?» все эксперты ответили примерно идентично: понимание основ государственного управления, знание законов, повышение правовой культуры, понимание основ функционирования крупного города, изучение особенностей транспортной системы, опыт работы в этой сфере, привлечение экспертов и аналитиков, заинтересованность в разрешении, а не минимизации проблем.

Интервью имели своей целью интерпретацию проблем транспортной системы, динамики ее развития и выявление корреляции с кадровым вопросом. В результате мы сделали следующие выводы:

По единогласному признанию всех экспертов транспортная система Москвы находится в критическом состоянии: те элементы системы, которые на данный момент не испытывают существенного напряжения, с высокой долей вероятности дойдут до критической точки в ближайшем будущем, а те элементы, которые длительное время находятся в напряжении, не получают должной разгрузки. Динамика, опять же, по единогласному признанию всех экспертов носит характер «переменного успеха», т.к. решение одних проблем носит временный или частичный характер и зачастую усугубляется другие

аспекты функционирования транспортной инфраструктуры.

Наконец, все эксперты, перечисляя проблемные точки развития транспортной системы города Москвы и их причины называли обстоятельства, связанные тем или иным образом с «человеческим фактором». Результаты представлены в таблице ниже.

Таблица 2.

Факторы и причины, не связанные с кадровым вопросом	Факторы и причины, связанные с кадровым вопросом
Увеличение населения Москвы	Отсутствие учета мнения граждан при принятии решений
Исторические особенности расположения жилых домов, предприятий, транспортных магистралей, железнодорожных вокзалов и т.д.	Непонимание чиновниками особенностей быта граждан, в том числе категории «комфорт общественного транспорта»
Медленные темпы изменения транспортной инфраструктуры	Несоответствие принимаемых органами власти решений и проблем, на устранение которых они направлены.
Отсутствие точной статистической информации о пассажиропотоках в различное время	Решение проблем по отдельности, без учета общего воздействия на транспортную систему («пересадить всех на метро»)
Отсутствие перехватывающих парковок, спорная политика создание парковочных мест	Отсутствие координации между органами власти города Москвы, некоторая «оторванность» Правительства Москвы от понимания ряда последствий «бытового характера».
Тесная связь с Московской областью, но Московская область не участвует в решении актуальных вопросов	Отсутствие координации между различными профильными органами власти одного уровня, невнимание к проблематике транспорта на уровне префектур и управ
	Интенсивная градостроительная деятельность
	Отсутствие учета факторов, косвенно влияющих на повышение нагрузок автотранспортных сетей.
	Превалирование у лиц, принимающих отдельные решения, коммерческих интересов над необходимостью устранения проблем в транспортной сфере

Анализ опроса граждан в сети Интернет имел следующие результаты.

Все респонденты единогласно ответили, что ощущают проблемы в транспортной системе Москвы.

При ответе на вопрос о наиболее существенных проблемах развития транспортной системы города Москвы 42 человека из 50 ответили «пробки», 36 «платные парковки», реже повторялись ответы: «мало сидячих мест в транспорте», «вечный ремонт дорог», «дороговизна транспорта», «коррупция», «не учитывают мнение народа», «не понимают, что делают», «несоответствие темпов роста инфраструктуры с ростом количества автотранспорта», «увеличение населения города», «миграционная политика», «много машин, мало финансирования», «кольцевая система дорог, затор одного кольца приводит к другому затору», «неправильная настройка светофоров, иногда слишком долго горит красный свет», «эвакуаторы», «Ликсутов» и др.

Вопрос «Как Вы считаете, с чем связаны сложности транспортной системы Москвы? Приведите 3 и более факторов помимо увеличения количества автотранспорта» дал большой диапазон ответов:

Пробки;

Парковки;

Цены на бензин;

Простота получения прав;

Уменьшение количества полос, увеличение тротуаров;

«Неумелая проектировка дорог» (самый часто встречающийся вариант ответа- 28 из 50);

Постоянный ремонт дорог;

Спорный принцип установки знаков;

Неправильная регулировка светофора: где-то подолгу зеленый, где-то подолгу красный;

Точечная застройка;

Строительство новых жилых комплексов в густонаселенных районах;

Плохие дороги (качество полотна, неправильная проектировка магистралей), как следствие, вечный ремонт;

Несвоевременность реагирования властей на изменение транспортных проблем;

Халатность при постройке дорог;

Выделение полос для общественного транспорта;

Перегрузка метро;

«Чиновники действуют методом проб и ошибок»;

Некомпетентность властей.

Несмотря на столь богатый перечень проблем транспортной системы, 83,3% респондентов отметили, что улучшения заметны, динамика, в целом, положительная. *И в следующем вопросе привели больше примеров эффективных, чем неэффективных решений.*

К числу удачных изменений респонденты отнесли:

Платные дороги, строительство новых дорог и развязок;

Запрет на движение грузового транспорта днем в пределах города;

Попытка уменьшить ДТП

Создание Центра ОДД

Унификация системы общественного транспорта (единый проездной, унификация цен);

Создание выделенной полосы для общественного транспорта;

«Все стало электронным»;

Wi-fi в метро;

Велосипеды на улице для граждан;

Улучшение услуг такси.

Неудачные решения, с точки зрения респондентов:

- создание велодорог в ущерб автомобильным;

- создание платных парковок;

- создание выделенных полос для общественного транспорта;

- «семь дней в неделю эвакуируют машины»;

- камеры в неудобных местах;
- неадекватная разметка дорог.

Следует отметить, что в зависимости от наличия личного транспорта респонденты по-разному оценивали такие решения как «создание велодорожек» и «создание выделенной полосы для общественного транспорта».

При ответе на вопрос «Как по Вашему опыту, соответствуют ли знания и компетенция лиц, занимающих должности в органах власти Москвы в управлениях транспорта, сложности решаемых задач?» в целом преобладали ответы «нет». Вместе с тем, 4 респондентов ответили «да», 3 – «скорее да, чем нет», 5- «зависит от человека», 2- «не в полной мере», 1- «не знаю».

Сопоставляя результаты двух методов исследования - экспертного интервью и опроса граждан в сети Интернет-, можно сделать вывод о том, что ответы в целом совпадают по трем ключевым моментам: пониманию проблем транспортной системы, динамики ее развития с точки зрения устранения проблем, оценки компетентности управленцев в сфере транспорта, т.е. всем трем ключевым вопросам, которыми мы задавались в начале исследования.

При этом, имеют место несущественные отличия. Так, эксперты давали более глубокую и сдержанную оценку управленческим решениям, однако, ввиду пользования личным автотранспортом редко упоминали о проблемах общественного транспорта, тогда как обычные респонденты дали более широкий круг ответов. Также граждане представили более широкий диапазон проблем, изменений, эффективных и неэффективных решений. Что, с нашей точки зрения, говорит о своеобразной чувствительности пользователей транспорта к любым изменениям. Также опрос показал, что граждане критичнее оценивают компетентность чиновников и обозначают это в качестве одной из проблем развития транспортной системы, фактически каждый четвертый ответ был о том, что «чиновники не понимают, что делают» и т.д. Также респонденты опроса часто говорили о коррупции, тогда

как эксперты только в вопросах градостроительной политики как фактора усугубления состояния на дорогах говорили о финансовой заинтересованности чиновников. В целом, мы можем согласиться с тем, что даже при общей позитивной оценке происходящих изменений в обществе существует запрос на смену московского аппарата чиновников³³.

2.2 Подготовка специалистов государственного и муниципального управления в транспортной сфере

В теоретической главе нашего исследования была сформулирована последовательность проблем транспортной сферы города Москвы и, как следствие, определен перечень компетенций, необходимых работникам органов государственной (региональной) и муниципальной власти столицы. Также в качестве гипотезы был сформулирован тезис о том, что в указанных органах власти преимущественно работают лица, прошедшие подготовку в сфере государственного управления без акцентуации на вопросах транспорта. Как следствие, в рамках практического исследования нами была поставлена задача исследования образовательных программ, имеющих своим предметом подготовку специалистов в области государственного и муниципального управления в транспортной сфере. Другими словами, мы проанализируем совокупность образовательных программ, образовательных и профессиональных стандартов и проследим, каким образом в них совмещены две важнейших составляющих «компетенции государственного и муниципального управления» и «компетенции специалиста в сфере транспорта». В случае, если будут наличествовать компетенции второго рода, мы попытаемся ответить на вопрос: каким аспектам транспортной сферы уделяется первоочередное внимание?

Таким образом, мы исходим из того, что для минимизации транспортных проблем города Москвы ведущим ВУЗам требуется

³³Оболонский А.В., Барабашев А.Г. К концепции кадровых перемен в госаппарате: два взгляда // Политическая концептология, №1, 2013.

осуществлять подготовку специалистов, совмещающих в себе две компетенции. А значит, рассматриваемые программы должны иметь в своей основе подготовку специалиста управления со всеми необходимыми компетенциями в области государственного и муниципального управления, а также направлениями подготовки, непосредственно связанными с транспортными сетями.

В первую очередь при поиске программ, отвечающих двум указанным выше требованиям, мы обнаружили большое количество программ по логистике, которые позиционируются как «транспортный менеджмент» или «транспортное управление». Соответственно, перед нами возникла необходимость оценки логистики как отрасли знаний с точки зрения соответствия задачам подготовки специалиста в области транспортного управления. Как следствие, нами было выявлено, что логистика как наука и направление подготовки специалистов ориентирована, в первую очередь, на коммерческую сферу. О том, что главная задача логистики – снизить издержки, повысить эффективность производственных процессов и, как следствие, прибыли говорит целый ряд авторов из числа изученных нами: Неруш Ю.М., Саркисов С.В., Сергеев В.И., Плужников К.И., Чунтумова Ю.А., Д. Бауэрсокс, Д. Клосс и др.³⁴

Исходя из этого, в логистике большое внимание уделяется процедурам и методам расчета оптимального пути груза из точки «А» в точку «Б», а подразделениями учебных программ являются³⁵:

логистика производства;

логистика снабжения;

³⁴Неруш Ю.М., Саркисов С.В. Транспортная логистика. М.: Юрайт, 2015; Корпоративная логистика в вопросах и ответах / Под ред. Сергеева В.И. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014; Плужников К.И., Чунтумова Ю.А. Транспортное экспедирование, агентирование, брокераж. М.: ТРАНСЛИТ, 2012; Д. Бауэрсокс, Д. Клосс. Логистика. Интегрированная цепь поставок. М.: ЗАО «Олимп - Бизнес», 2008; Персианов В.А. Общий курс транспортной логистики. Учебное пособие. – М.: КНОРУС, 2013; Саркисов С.В. Логистика и транспортное обеспечение ВЭД. М.: ВАВТ, 2013; Киль М.Ю. Логистика: теоретические аспекты проблем глобализации: Монография. СПб.: Петрополис, 2010; Миротин Л.Б., Гудков В.А. и др. Управление грузовыми потоками в транспортно - логистических системах. М.: Горячая Линия - Телеком. 2010.

³⁵Основы логистики. Функциональные области логистического управления/ Алесинская Т.В. Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2009; Основы логистики. Функциональные области логистического управления (часть 3) / Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2010 и др.

логистика производства;
логистика сбыта;
логистика закупок;
управление запасами;
грузопереработка и упаковка.

Транспортная логистика с использованием математических методов занимается расчетами доставки грузов теми или иными видами транспорта с использованием различных видов транспортных магистралей³⁶. В качестве критериев расчета времени транспортировки используется показатель загруженности магистралей, доступность пересадочных узлов, количество мест массового скопления транспорта на пути следования и т.д.

В качестве более полного понимания логистики как направления подготовки кадров, мы проанализировали Федеральный государственный образовательный стандарт Высшего профессионального образования по направлению подготовки «Логистика и управление цепями поставок».

Действительно, согласно образовательному стандарту, «предметом профессиональной деятельности выпускников по направлению подготовки «Логистика и управление цепями поставок» является оптимизация параметров товарно-материальных, информационных и финансовых потоков в организации любой организационно-правовой формы и/или цепи поставок»³⁷.

Задачи профессиональной деятельности бакалавра в сфере логистики также ограничиваются задачами оптимизации логистической стратегии, оптимизации процесса поставок, анализа информации о внешней среде компании для учета рисков. Другими словами, речь идет об учете имеющихся особенностей транспортной системы, но не о способах их устранения путем принятия отдельных управленческих решений. Тогда как в рамках своей работы мы ориентированы именно на поиск программ, ставящих своей целью

³⁶См.: Килль М.Ю. Логистика: теоретические аспекты проблем глобализации: Монография. СПб.: Петрополис, 2010.

³⁷Федеральный государственный образовательный стандарт Высшего профессионального образования по направлению подготовки «Логистика и управление цепями поставок».

подготовку управленцев в транспортной сфере, которые больше ориентированы не на учет особенностей, а на устранение имеющихся проблем. Таким образом, нами был сделан вывод о том, что логистика как направление подготовки специалистов ориентирована на учет рисков и умение работать с ними, тогда как государственное управление в сфере транспорта должно иметь своей задачей стремление к минимизации и нейтрализации этих рисков. Даже если дисциплина или курс подготовки называется «Логистическое управление» или «транспортное управление», то под управленческой деятельностью понимается управление транспортными потоками, тогда как государственное или муниципальное управление в сфере транспорта подразумевает также управление социальными настроениями и другие непрагматические факторы. Кроме того, государственное управление в сфере транспорта ориентируется не только и даже не столько на коммерческий фактор, поскольку первоочередная его задача помимо обеспечения работоспособности системы - комфорт граждан. Следовательно, с нашей точки зрения, программы обучения специалистов в сфере логистики не отвечают требованиям подготовки чиновников в транспортной сфере, т.к. даже вариативная часть образовательного стандарта не включает в себя дисциплины государственного и муниципального управления.

Следует отметить, что, с нашей точки зрения, элемент логистики обязательно должен содержаться в программах государственного и муниципального управления в сфере транспорта. Более того, это соответствует Государственной программе города Москвы «Развитие транспорта в 2012-2016 гг.». Например, в подпрограммах «Грузовой транспорт» и «Создание интеллектуальной транспортной системы» речь идет о том, чтобы провести оптимизацию и координацию грузовых перевозок на основе комплексного взаимоувязанного развития транспортно-логистической системы, функционирующей на территории Московского региона, а также расширить взаимодействие со смежными видами транспорта за счет внедрения качественно новых логистических схем и технологий организации

транспортного процесса города³⁸.

В МГИМО существует программа «Транспортный менеджмент», которая ведет набор учащихся на факультете международных экономических отношений, кафедре международных транспортных операций. Анализ программы курса³⁹ позволил выявить, что главной целью дисциплины является «получение теоретических знаний и практических навыков управления логистическим транспортным процессом во внешнеэкономической деятельности, а также изучение методов повышения его эффективности»⁴⁰. Исходя из этого, определяются следующие задачи курса:

- освоение транспортного менеджмента на базе основ логистической концепции и принципов логистики;

- освоение основных направлений коммерческо-организационной деятельности: составление транспортных условий внешнеторговых контрактов, построение логистического модуля в структуре коммерческого предприятия, выбор каналов товародвижения, мониторинг за движением груза, заключение договоров на сопровождение груза и сопутствующие операции;

- освоение с основными принципами транспортных систем, с национальным торговым законодательством пунктов движения груза, а также изучение международного права в сфере внешнеторговых перевозок.

Таким образом, исходя из целей и задач дисциплины, можно сделать вывод о том, что данная образовательная программа также не имеет своей целью подготовку в области управленческих (государственного и муниципального управления) кадров, а ориентирована на адаптацию знаний в области логистики, применительно к коммерческой внешнеэкономической деятельности. Это подтверждает, в частности, программа курса, которая

³⁸

³⁹Программа курса «Транспортный менеджмент»
<http://mgimo.ru/upload/iblock/70f/70fd8b5484294b390690ffee1e9ad501.pdf>

⁴⁰Там же.

включает в себя следующие темы: современная концепция транспортного менеджмента, транспортный менеджмент и ВЭД, международное товародвижение и концепция логистики, логистические аспекты внешнеторговых контрактов, особенности управления логистическими системами за рубежом, функционирование логистических систем в условиях глобальной мировой экономики и др.⁴¹

Вместе с тем, необходимо отметить, что данная дисциплина имеет полезную составляющую непосредственно для управленцев, а именно, изучение нормативно-правовой базы и особенностей транспортных систем различных стран, понимание которых может быть полезным для заимствования опыта либо, напротив, воздержания от заимствования управленческих решений, приводящих к усугублению имеющихся проблем.

На схеме⁴² ниже указано, каким образом изучение транспортного менеджмента с точки зрения внешнеэкономической деятельности интегрировано в другие дисциплины. Наличие на схеме раздела «технические дисциплины» также указывает на близость такого рода образовательных программ к логистике.

⁴¹Программа курса «Транспортный менеджмент»
<http://mgimo.ru/upload/iblock/70f/70fd8b5484294b390690ffee1e9ad501.pdf>

⁴²Международные транспортные операции: Конспект лекций/ А.В. Зимовец. Таганрог: Издательство ТИУиЭ, 2008.

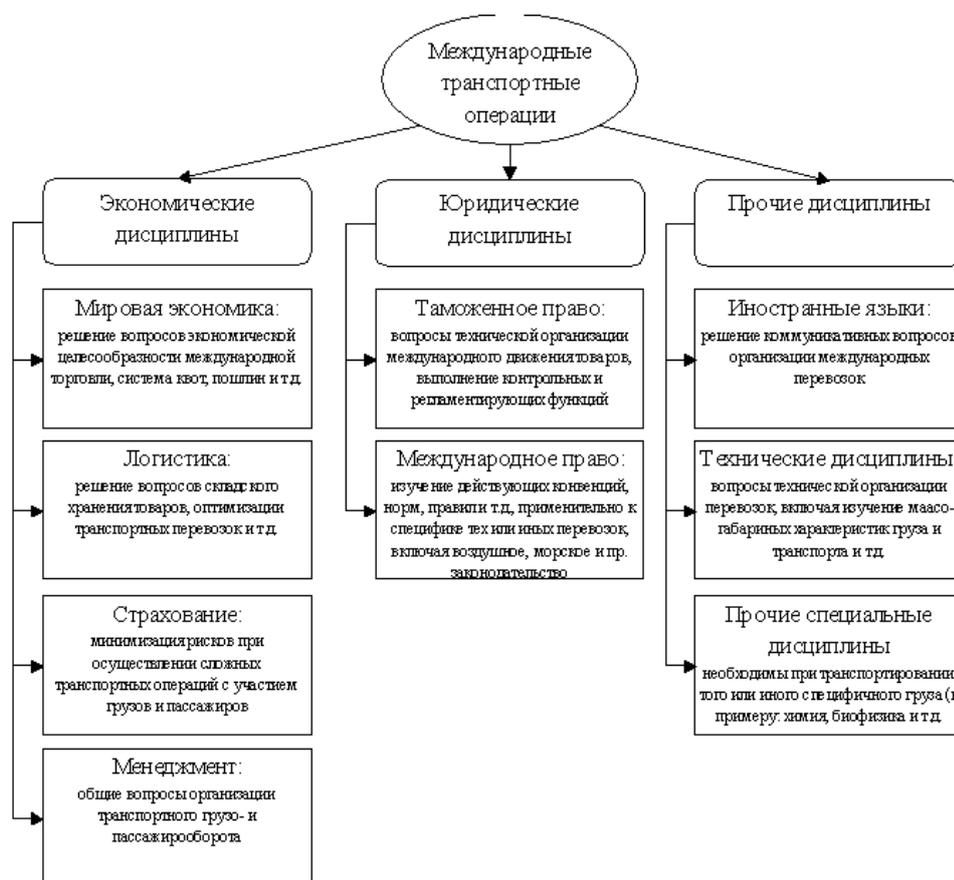


Рис. 1. Место дисциплины «МТО» в разрезе прочих дисциплин

В Московском автомобильно-дорожном государственном техническом институте⁴³ нами были проанализированы все направления подготовки, в результате чего был сделан вывод о том, что особенностью всех дисциплин является ориентация на технологическую составляющую:

- Наземные транспортно-технологические средства;
- Транспортные средства специального назначения;
- Строительство уникальных зданий и сооружений;
- Таможенное дело;
- Технологические машины и оборудование;
- Электроэнергетика и электротехника;
- Энергетическое машиностроение;
- Машиностроение;
- Автоматизация технологических процессов и производств;

⁴³Международные транспортные операции: Конспект лекций/ А.В. Зимовец. Таганрог: Издательство ТИУиЭ, 2008.

Наземные транспортно-технологические комплексы;
Эксплуатация транспортно- технологических машин и комплексов;
Технология транспортных процессов;
Информатика и вычислительная техника;
Информационные системы и технологии;
Прикладная математика;
Строительство;
Техносферная безопасность.

Программы каждого из направлений подготовки ориентированы на технологическую составляющую, а именно понимание особенностей строения и проектирование транспортных средств, транспортных путей сообщения, а также способов их технической эксплуатации и управления. Вместе с тем, в рамках ВУЗа имеются и гуманитарные направления (управление персоналом, сервис, экономика, менеджмент), однако, и они имеют специфику, применимую в транспортной сфере с точки зрения ее эксплуатации, тогда как вопросы оптимизация транспортной сферы как части социального пространства не ставятся.

В транспортную систему города Москвы входит железнодорожный транспорт, поэтому в рамках Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) нами была проанализирована специализация «Технология транспортных процессов»⁴⁴. Исходя из описания программы, стало понятно, что она ориентирована на обучение управлению движением поездов, согласование путей их маршрутов, обеспечение последовательности и оптимально загруженности железнодорожного полотна. Следует отметить, что специализация ВУЗа предопределила значительную детализацию знаний именно в области движения железнодорожных составов, тематика государственного управления в сфере транспорта, в том числе

⁴⁴http://miit.ru/portal/page/portal/miit/divs/hist?id_page=1206&id_pi_hist=1212&id_pi_divs=1215&id_pi_top=1265&id_pi_cpm=3&id_pi_mm=48&id_pi_mmc=64&id_pi_m2l=67&letter_divs=0&search_divs=0&curr_page_divs=1&curr_page_hist=1&curr_page_mmc=1&view_mode_top=1&idk_info_hist=1137&ct_mmc=2&ct_hist=3&view_mode_divs=3.0

железнодорожного, отсутствует.

Несмотря на то, что транспортная система города Москвы пока не охватывает авиацию, нами было проанализировано и это направление подготовки специалистов для всестороннего понимания того, каким аспектам уделяется внимание при подготовке работников и руководителей на отдельных видах транспорта.

Причина нашего исследовательского интереса заключается в том, что Государственная программа города Москвы, на которую мы опирались в рамках нашей работы, содержит подпрограмму «Разработка новых видов транспорта», в которой была сформулирована задача «Разработать и утвердить отраслевую схему вертолетных площадок в городе Москве, которая позволит целенаправленно формировать авиационную инфраструктуру (объекты городской опорной сети вертодромов и посадочных площадок общего пользования, не менее одной в каждой префектуре)» и обеспечить их строительство в период с 2012 по 2016 гг.

В целом, в отношении программ подготовки в Московском государственном техническом университете гражданской авиации⁴⁵, были сделаны выводы, которые имели место применительно к проанализированной ранее образовательной программе в сфере железнодорожного транспорта. Все направления подготовки специалистов имеют больше технологических характер и ориентированы на подготовку специалистов в сфере конструкторской и эксплуатационной деятельности: «техническая эксплуатация авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов», «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования», «Аэронавигация».

Вместе с тем, на факультете управления на воздушном транспорте существуют «управленческие» специальности: «Технология транспортных процессов», «Менеджмент», «Реклама и связи с общественностью». Однако, все три по содержанию ближе к логистике, нежели к государственному

⁴⁵http://www.mstuca.ru/abitur/priyem_2016/napravleniya.php

управлению и подготовке управленческих кадров в сфере транспорта (авиации).

Следует отметить, что в рамках каждой из указанных образовательных программ встречалась дисциплина «Транспортное управление», однако, единого понимания обнаружено не было.

Так, в рамках логистических направлений подготовки под транспортным управлением понимается управление потоками поставок и транспортными связями, в рамках железнодорожного и авиационного направления речь шла либо об управлении рейсами (диспетчерская) либо об управлении транспортными средствами. Таки образом, можно сделать вывод о том, что «транспортное управление» и «управление транспортом» не имеет единой трактовки, набора компетенций и образовательного стандарта.

Наконец, наиболее подробно нами были проанализированы программы подготовки государственного и муниципального управления на предмет наличия в их рамках специализации в сфере транспорта. Однако, кроме факультативных курсов акцентуации знания учащихся выявлено не было. Анализ Государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования «Государственное и муниципальное управление»⁴⁶ также выявил возможность детализации знаний учащихся в сфере управления транспортной системой города или региона в рамках Регионального (вузовского) компонента (СД.Р.00) и Дисциплин и курсов по выбору студентов, устанавливаемых вузом (СД.В.00).

Вместе с тем, из числа проанализированных направлений подготовки именно государственное и муниципальное управление может и должно стать фундаментальным квалификационным направлением подготовки управленцев в сфере транспорта, поскольку сочетает в себе такие блоки знаний как «Математический анализ», «Информационные технологии управления», «Теория принятия управленческого решения», «Демография», «Социология управления» и другие дисциплины, которые способствуют

⁴⁶Государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования "Государственное и муниципальное управление".

полномасштабной оценке объекта управления.

Таким образом, нами были проанализированы образовательные программы на предмет выявления наличия социализации, сочетающей в себе компетенции «подготовки управленческих кадров (государственного и муниципального управления)» и «специалиста в транспортной сфере». В результате был сделан вывод о том, что ВУЗы изобилуют программами подготовки специалистов в сфере государственного управления, большинство из которых не имеет специализированного курса, посвященного управлению в сфере транспорта, в редких случаях имеют место факультативы и спецкурсы с малым количеством академических часов. Программы, которые заявлены как транспортный менеджмент, были условно разделены нами на две группы:

имеющие в своей основе логистику, признанную нами не соответствующей задачам подготовки специалистов в сфере государственного управления по ряду причин, в числе которых: ориентация на интересы коммерческих структур, иное отношение к рискам и проблемам транспортной сферы, а именно, ориентация на учет имеющихся рисков, а не их минимизацию и нейтрализацию и др.

рассматривающие транспортную сферу как обособленную техногенную среду и уделяющие основное внимание подготовке специалистов в сфере эксплуатационной и конструкторской деятельности.

Сформулируем основные плюсы и минусы указанных трех групп образовательных программ, тем или иным образом, охватывающие государственное управление в сфере транспорта, принимая во внимание, что плюсы - это особенности, полезные для подготовки управленцев в сфере транспорта, а минусы – это недостатки, которые должны быть устранены для создания оптимальной программы подготовки рассматриваемого нами типа специалистов.

Таблица 2. Образовательные программы

	Плюсы	Минусы
Государственное и муниципальное управление	<p>Всесторонне представлены компетенции, связанные с пониманием объекта управления как целостной социальной структуры;</p> <p>Понимание процесса принятия управленческих решений;</p> <p>Умение работать с социальными рисками;</p> <p>Умение работать с социальными общностями;</p> <p>Ориентация на социальную значимость и полезность деятельности.</p>	<p>Отсутствие программ подготовки управленцев в сфере транспорта, тогда как эта сфера требует специализированных знаний.</p> <p>Исключительно гуманитарный характер знаний и дисциплин. Как следствие, сложная адаптация специалистов в работе к техническим нюансам транспортной сферы.</p>
Логистическое управление транспортом	<p>Большое внимание уделяется математическим методам прогнозирования ситуации, учета рисков и т.д.</p> <p>Оценка транспортной системы как совокупности взаимосвязанных элементов, всестороннее понимание транспортной сферы;</p> <p>Сочетание технологических знаний о различных видах транспорта и знаний правового, социального и экономического характера;</p> <p>Учет международного опыта и понимание особенностей транспортных систем других государств⁴⁷.</p>	<p>Оценка транспортных систем с точки зрения коммерческих субъектов, а не управленческих структур и общества;</p> <p>Отсутствие социально значимой ориентации знания, ориентация на оптимизацию различных этапов коммерческой деятельности.</p> <p>Отсутствие осмысления, непонимание причин имеющихся проблем транспортной системы;</p> <p>Ориентация не на устранение проблем транспортной системы, а на их учет в целях оптимизации собственной деятельности;</p> <p>Ориентация на адаптацию к рискам, а не их минимизацию и нейтрализацию.</p>
Технологическое понимание транспортного менеджмента	<p>Наиболее глубокое понимание транспортной сферы в целом и ее отдельных элементов в частности.</p> <p>Высокий прогностический потенциал в сфере эксплуатации транспортных</p>	<p>Наименьшее понимание сферы государственного и муниципального управления и процессов принятия социально значимых решений.</p> <p>Понимание транспортной системы как изолированного объекта изучения.</p> <p>Отсутствие понимания взаимосвязи транспортной системы с градостроительной деятельностью,</p>

⁴⁷ В первую очередь этот пункт относится к программе «Транспортный менеджмент» в МГИМО.

	магистралей и транспортных средств.	миграционной политикой, деятельностью ЖКХ, вопросами социального комфорта, социального проектирования, экологическими, культурными и др. вопросами. Как следствие, неумение взаимосвязь приводить в соответствие развитие транспортной системы во взаимосвязь с факторами, оказывающими на нее воздействие.
--	-------------------------------------	--

При проектировании данной программы мы исходили из того, что оптимальный уровень квалификации производится в случае, когда речь идет о первоначальной подготовке к транспортным проблемам конкретного региона (особенно, если речь идет о городе Москве) а также из того, что чиновник должен обладать мультидисциплинарной компетенцией⁴⁸.

2.3 Предложения по подготовке кадров для государственного управления в сфере транспорта города Москвы

С учетом проведенной работы мы сформулировали предложения по подготовке образовательной программы, которая смогла бы сочетать в себе компетенции «государственного управления» и «специалиста в сфере транспорта».

В первую очередь, образовательная программа на первоначальном этапе должна быть ориентирована на решение проблем в транспортной сфере, должна стать их зеркальным отражением и при этом должна быть лишена минусов имеющихся образовательных курсов. Совокупность проблем транспортной сферы города Москвы предопределяет необходимость следующих особенностей курса:

1. сочетание в числе закладываемых компетенций навыков государственного и муниципального управления с навыками управления непосредственно транспортной сферой, исходя из её особенностей.

⁴⁸См.: Логинов Е., Райков А. Мультидисциплинарные интернет-площадки для развития компетенций персонала. Кадровая политика // Государственная служба. Научно-политический журнал. № 3 (84), 2014.

2. изучение влияния на транспортную систему различных факторов, имеющих место в рамках крупного города:

интенсивность и характер градостроительной деятельности;

ценообразование на жилье в Москве, неотъемлемой частью которого является наличие или отсутствие автотранспортных магистралей и других объектов транспортной инфраструктуры;

качество автомобильной дорожных магистралей и альтернативных транспортных путей;

экологическая составляющая;

эстетическая и культурная составляющая. Учёт территорий, имеющих историческое и культурное значение, которые ни при каких обстоятельствах не могут быть задействованы под организацию объектов транспортной инфраструктуры;

понимание характера социальных общностей, запросов и интересов граждан и др.

Образовательная программа должна обладать всеми достоинствами проанализированных образовательных программ и дисциплин и сочетать себе компетенции государственного управления и транспортного менеджмента. А именно:

1. должны быть всесторонне представлены компетенции, связанные с пониманием объекта управления как целостной социальной структуры; должно быть понимание процесса принятия управленческих решений; умение работать с социальными рисками; умение работать с социальными общностями; ориентация на социальную значимость и полезность деятельности.

2. большое внимание должно уделяться математическим методам прогнозирования ситуации, учета рисков; должна присутствовать оценка транспортной системы как совокупности взаимосвязанных элементов, всестороннее понимание транспортной сферы; сочетание технологических знаний о различных видах транспорта и знаний правового, социального и

экономического характера; учет международного опыта и понимание особенностей транспортных систем других государств⁴⁹, наиболее глубокое понимание транспортной сферы в целом и ее отдельных элементов в частности; высокий прогностический потенциал в сфере эксплуатации транспортных магистралей и транспортных средств.

При этом, с нашей точки зрения, это должен быть не транспортный менеджмент, который, развиваясь на базе знаний логистики, ориентируется на коммерческую среду, а именно государственное управление в сфере транспорта. Однако, элемент логистики обязательно должен содержаться в программах государственного и муниципального управления в сфере транспорта. Более того, это соответствует Государственной программе города Москвы «Развитие транспорта в 2012-2016 гг.». Например, в подпрограммах «Грузовой транспорт» и «Создание интеллектуальной транспортной системы» речь идет о том, чтобы провести оптимизацию и координацию грузовых перевозок на основе комплексного взаимоувязанного развития транспортно-логистической системы, функционирующей на территории Московского региона, а также расширить взаимодействие со смежными видами транспорта за счет внедрения качественно новых логистических схем и технологий организации транспортного процесса города⁵⁰.

При этом, целесообразно, чтобы заказчиком и инициатором программы выступило правительство Москвы, непосредственно участвуя в формировании учебного плана. Таким образом, подготовка специалистов управленцев будет осуществляться с учётом особенностей транспортной сферы города Москвы. Производственная практика учащихся позволит правительству Москвы и другим органам власти города найти кадры, а учащимся детализировать и углубить знания в практической сфере, знакомясь с нормативной документацией, отсутствующей в общем доступе и общаясь со специалистами-практиками, которые в своей деятельности уже совмещают

⁴⁹В первую очередь этот пункт относится к программе «Транспортный менеджмент» в МГИМО.

компетенции государственного управления и работы с транспортными системами. Подобный формат взаимодействия, с нашей точки зрения, позволит решить и еще одну проблему повышения качества государственной службы, а именно, оптимизировать подход к формированию управленческих кадров на территории города Москвы⁵¹.

Вместе с тем, должны существовать различные формы подготовки кадров и способы повышения их квалификации, поскольку на данный момент, как верно отмечает В. Прокофьев, «у экспертного сообщества доминирует неверное представление о профессиональном развитии персонала исключительно в терминах высшего и дополнительного профессионального образования, что придает данному процессу однобокий утилитарный характер»⁵².

⁵¹Барабашев А.Г., Стружак Е.П. Два подхода к созданию резерва управленческих кадров // Государственное управление. Электронный вестник Выпуск № 20. Сентябрь 2009 г.

⁵²Прокофьев В. Двухлетние итоги развития государственной службы на основе реализации Указ Президента Российской Федерации // Государственная служба. Научно-политический журнал. № 3 (84), 2014.

Заключение

В результате проведенного исследования мы сделали следующие выводы.

Транспортная инфраструктура города Москвы является наиболее загруженной в сравнении с данными других мегаполисов мира (соотношение пассажиропотока и вместимости транспортных магистралей). Транспортная система города Москвы обладает рядом особенностей, которые по отдельности в совокупности определяют высокую проблемность данной сферы. В их числе широкий перечень факторов от исторического строительства города до некомпетентности чиновников профильных органов власти.

Проблема загруженности дорог и транспортной доступности является настолько острой и значимой, что стабильно используется в рамках каждой предвыборной кампании в региональные или муниципальные органы власти города Москвы. *Другими словами, участие в разрешении транспортных коллизий становится мерилom компетентности и перспективности должностных лиц.*

Реализация Государственной программы города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012-2016 гг.» в конце 2016 года подходит к своему завершению, однако, можно констатировать незначительное улучшение обстановки в транспортной сфере, а показатели, которые должны были быть достигнуты в результате реализации всех мероприятий, с нашей точки зрения, достигнуты не будут. Динамика улучшений может быть охарактеризована нами как «переменный успех» (устранение или минимизация одних сложностей и создание или усиление других сложностей).

Решения, которые принимались в процессе реализации Государственной программы, зачастую не учитывали особенности социального поведения жителей и гостей столицы, особенности их

«транспортной активности», а также способствовали усугублению либо решаемой, либо сопутствующих проблем, что *воспринимается населением как полная или частичная некомпетентность профильных органов власти.*

Что касается характера динамики, то эксперты подтвердили вывод, сделанный нами в первой главе данной дипломной работы о переменном успехе решения поставленных задач, когда одни проблемы минимизируются, но другие актуализируются, зачастую из-за последствий решения первых.

Интервью имели своей целью интерпретацию проблем транспортной системы, динамики ее развития и выявление корреляции с кадровым вопросом. В результате мы сделали следующие выводы:

По единогласному признанию всех экспертов транспортная система Москвы находится в критическом состоянии: те элементы системы, которые на данный момент не испытывают существенного напряжения, с высокой долей вероятности дойдут до критической точки в ближайшем будущем, а те элементы, которые длительное время находятся в напряжении, не получают должной разгрузки.

Динамика, опять же, по единогласному признанию всех экспертов носит характер «переменного успеха», т.к. решение одних проблем носит временный или частичный характер и зачастую усугубляется другие аспекты функционирования транспортной инфраструктуры.

Наконец, все эксперты, перечисляя проблемные точки развития транспортной системы города Москвы и их причины называли обстоятельства, связанные тем или иным образом с «человеческим фактором».

Сопоставляя результаты двух методов исследования - экспертного интервью и опроса граждан в сети Интернет-, можно сделать вывод о том, что ответы в целом совпадают по трем ключевым моментам: пониманию проблем транспортной системы, динамики ее развития с точки зрения устранения проблем, оценки компетентности управленцев в сфере транспорта, т.е. всем трем ключевым вопросам, которыми мы задавались в

начале исследования.

При этом, имеют место несущественные отличия. Так, эксперты давали более глубокую и сдержанную оценку управленческим решениям, однако, ввиду пользования личным автотранспортом редко упоминали о проблемах общественного транспорта, тогда как обычные респонденты дали более широкий круг ответов. Также граждане представили более широкий диапазон проблем, изменений, эффективных и неэффективных решений. Что, с нашей точки зрения, говорит о своеобразной чувствительности пользователей транспорта к любым изменениям. Также опрос показал, что граждане критичнее оценивают компетентность чиновников и обозначают это в качестве одной из проблем развития транспортной системы, фактически каждый четвертый ответ был о том, что «чиновники не понимают, что делают» и т.д. Также респонденты опроса часто говорили о коррупции, тогда как эксперты только в вопросах градостроительной политики как фактора усугубления состояния на дорогах говорили о финансовой заинтересованности чиновников. В целом, нами был обнаружен отчетливый запрос респондентов опроса на смену чиновничьего аппарата города Москвы.

Таким образом, нами были проанализированы образовательные программы на предмет выявления наличия социализации, сочетающей в себе компетенции «подготовки управленческих кадров (государственного и муниципального управления)» и «специалиста в транспортной сфере». В результате был сделан вывод о том, что ВУЗы изобилуют программами подготовки специалистов в сфере государственного управления, большинство из которых не имеет специализированного курса, посвященного управлению в сфере транспорта, в редких случаях имеют место факультативы и спецкурсы с малым количеством академических часов. Программы, которые заявлены как транспортный менеджмент, были условно разделены нами на две группы:

имеющие в своей основе логистику, признанную нами не соответствующей задачам подготовки специалистов в сфере

государственного управления по ряду причин, в числе которых: ориентация на интересы коммерческих структур, иное отношение к рискам и проблемам транспортной сферы, а именно, ориентация на учет имеющихся рисков, а не их минимизацию и нейтрализацию и др.

рассматривающие транспортную сферу как обособленную техногенную среду и уделяющие основное внимание подготовке специалистов в сфере эксплуатационной и конструкторской деятельности.

Следует отметить, что в рамках каждой из указанных образовательных программ встречалась дисциплина «Транспортное управление», однако, единого понимания обнаружено не было. Так, в рамках логистических направлений подготовки под транспортным управлением понимается управление потоками поставок и транспортными связями, в рамках железнодорожного и авиационного направления речь шла либо об управлении рейсами (диспетчерская) либо об управлении транспортными средствами. Таким образом, *можно сделать вывод о том, что «транспортное управление» и «управление транспортом» не имеет единой трактовки, набора компетенций и образовательного стандарта.*

Наконец, наиболее подробно нами были проанализированы программы подготовки государственного и муниципального управления на предмет наличия в их рамках специализации в сфере транспорта. Однако, кроме факультативных курсов акцентуации знания учащихся выявлено не было.

С учетом проведенной работы мы сформулировали предложения по подготовке образовательной программы, которая смогла бы сочетать в себе компетенции «государственного управления» и «специалиста в сфере транспорта».

В первую очередь, образовательная программа на первоначальном этапе должна быть ориентирована на решение проблем в транспортной сфере, должна стать их зеркальным отражением и при этом должна быть лишена минусов имеющихся образовательных курсов.

В целом, мы можем согласиться с тем, что даже при общей позитивной

оценке происходящих изменений в обществе существует запрос на смену московского аппарата чиновников. Мы согласны с Оболонским А.В. и Барабашевым А.Г. в том, что в контролю за госаппаратом города Москвы должен быть привлечен гражданский контроль- конечный потребитель государственных услуг⁵³.

Один из важнейших выводов заключается в том, что «реформа институтов критически важна. И каждый год отсрочки с ее проведением будет порождать все новые отрицательные эффекты»⁵⁴, а завершение срока реализации Государственной программы города Москвы «Развитие транспорта в 2012-2016 гг.» это подтверждает.

К сожалению, на сегодняшний день у нас отсутствует система адаптации технически грамотных решений к реалиям столичной жизни. При этом, транспортная система, будучи объектом управления, требует от госаппарата совмещения технических знаний и понимания социальных основ общества.

Таким образом, мы подтвердили гипотезу о том, что отсутствие программ подготовки специалистов государственного и муниципального управления в сфере транспорта накладывает отпечаток на деятельность органов власти города Москвы по устранению ключевых проблем в данной сфере, а именно: отдельные решения последних лет могут быть оценены негативно, противоречиво либо недостаточно эффективно, кроме того наблюдается отсутствие координации знаний в сфере государственного управления и знаний в сфере транспортной сферы. Как следствие, не редкость решения, которые носят исключительно технологический характер, не учитывают особенностей города как социальной среды и вызывают протест граждан.

С нашей точки зрения, качественные изменения в состоянии транспортной системы произойдут тогда, когда качественно изменится состав

⁵³Оболонский А.В., Барабашев А.Г. К концепции кадровых перемен в госаппарате: два взгляда // Политическая концептология, №1, 2013.

⁵⁴Оболонский А.В., Барабашев А.Г. К концепции кадровых перемен в госаппарате: два взгляда // Политическая концептология, №1, 2013.

Размещено на <http://www.allbest.ru/>

чиновников либо уровень их компетенции. В данном случае мы согласны с Оболонским А.В. и Барабашевым А.Г., которые пишут, что «без этого любые амбициозные и привлекательно звучащие планы и проекты, даже если предположить искренность намерения их осуществить, обречены»⁵⁵.

⁵⁵Оболонский А.В., Барабашев А.Г. К концепции кадровых перемен в госаппарате: два взгляда // Политическая концептология, №1, 2013.

Список литературы

Агеев Е.А. Юридическая ответственность в государственном управлении (социальный правовой аспект). Л.: Наука, 2000.

Программа курса «Транспортный менеджмент»

<http://mgimo.ru/upload/iblock/70f/70fd8b5484294b390690ffee1e9ad501.pdf>

Федеральный государственный образовательный стандарт Высшего профессионального образования по направлению подготовки «Логистика и управление цепями поставок».

Альгин А.П., Барыгин И.Н. Сморгунов Л.В. Государственная политика и управление. М.: РОССПЭН, 2006

Атаев А.А. Управленческая деятельность. М.: Юридическая литература, 2010.

Государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования "Государственное и муниципальное управление".

Атаманчук Г.В. Обеспечение рациональности государственного управления. М.: Наука, 2000.

Атаманчук Г.В. Теория государственного управления. Курс лекций. М., 2009.

Барабашев А.Г., Стружак Е.П. Два подхода к созданию резерва управленческих кадров // Государственное управление. Электронный вестник Выпуск № 20. Сентябрь 2009 г.

Барнет Д. Стратегический менеджмент. Концепции и примеры (фрагмент главы монографии) // Проблемы теории и практики управления. 1992. № 2.

Бауэрсокс Д., Клосс Д. Логистика. Интегрированная цепь поставок. М.: ЗАО «Олимп - Бизнес», 2008.

Блинкин М.Я. Антону Носику и не только. Транспортные риски – часть 2 // http://echo.msk.ru/blog/old_dweller/1016064-echo/

Бреддик У. Менеджмент в организации. - М.: Инфра - М, 2007.-344с.

Бурганова Н.А. Теория управления: Учеб. пособие. М., 2005

Бутов В.С. Организационные вопросы в органах местного самоуправления //

Вестник государственной службы. 1993. № 8.

Бутусова Н.В. Административная реформа в России - путь к эффективному государству? // Административное право и процесс. - М.: Юрист, 2005, № 1. - С. 19-21

Василенко И.А. Государственное и муниципальное управление. М.: Юрайт, 2010

Василенко И.А. Принятие решения в государственном управлении // Власть. 1994. № 10.

Василенко И.А. Сравнительный анализ структур государственного управления в странах Запада // Вестник государственной службы. 1994. № 8.
Гвишиани Д.М. Организация и управление. - М., 2008.

Герчикова И.Н. Содержание и стадии процесса принятия управленческих решений <http://quality.eur.ru/MATERIALY3/ppur.htm>

Герчикова И.Н. Менеджмент: учебник для вузов. - М.: ЮНИТИ "Банки и биржи", 2004.

Глазунова Н.И. Государственное (административное) управление: Учебник. М., 2006.

Государственная служба. Учебник. Под ред. В.Г. Игнатова. М., Ростов – н/Д, 2004.

Государственное управление и политика: Учеб. пособие. Под ред. Л.В. Сморгунова. СПб., 2006.

Граждан В. От чего зависит действенность государственного управления? // Проблемы теории и практики управления. 1996. № 1.

Губанов Д.А., Коргин Н.А., Новиков Д.А. Райков А.Н. Сетевая экспертиза. М.: Эгвес, 2010. 16

Данилов М.В. Государственная политика и управление. Саратов, 2006

Дегтярев А.А. Принятие политических решений. М.: КДУ, 2004

Дегтярева Управление внешнеэкономической деятельностью / учебник: О.И. Дегтярева, А.П. Матусевич, А.В. Шевелева; под ред. О.И. Дегтяревой. – М.: Магистр: НИЦ ИНФРА - М, 2014. <http://znanium.com/bookread2.php?>

book=463071

Демидов В.В., Дудин В.В. Принятие политических решений. Новосибирск: САУМК, 2008

Доклад ГУ-ВШЭ: Насущные задачи реформы исполнительной власти // РосБизнесКонсалтинг, 17 февраля 2004 (<http://www.hse.ru/prensa2002/?show=5203&selected=>)

Драго Р. Административная наука. М.: Прогресс, 1982.

Зверев А.Ф. Теория бюрократии: от М. Вебера к Л. фон Мизесу // Советское государство и право. 1992. № 1.

Злобина Н.В. Управленческие решения. Тамбов: Издательство ТГТУ, 2007

Исаенко А.Н. Система управления государственными служащими США // Вестник государственной службы. 1993. № 12.

Календжян С.О., Беме Г. Делегирование полномочий и ответственности: система эффективного управления. М.: Дело, 2007.

Каргин С.В. Административно-территориальная организация как условие развития региона: Правовая реформа и совершенствование управления регионами. Саранск, ун-т, 1991. С. 66—76.

Килль М.Ю. Логистика: теоретические аспекты проблем глобализации: Монография. СПб.: Петрополис, 2010.

Клаус Э. Персонал управления для 2000 года // Проблемы теории и практики управления. 1993. № 2.

Клименко А.В., Клищ Н.Н. Можно ли сэкономить на бюрократии? // Вопросы государственного и муниципального управления. 2013. №3. С. 90—109.

Корпоративная логистика в вопросах и ответах / Под ред. Сергеева В.И. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014.

Кохно П.А. / Микрюков В.А./ Коморов С.Е. Менеджмент. - М.: Финансы и статистика, 2003.

Крамнин В.В. Социально-психологические механизмы политической власти. Л.: Наука, 1991.

Купряшин Г.Л. Модернизация государственного управления: институты и

интересы. М.: 2012. 312 с.

Лобанов В.В. Государственное управление и общественная политика: Учебное пособие. СПб., 2004.

Лобанов В.В. Концепция качества в государственном управлении // Вестник государственной службы. 1994. № 8.

Лобанов В.В. Опыт обучения государственных служащих США // Вести государственной службы. 1993. № 12.

Лобанов В.В. США: модели компетентности руководителей государственных учреждений // Проблемы теории и практики управления. 1996. №1.

Логинов Е., Райков А. Мультидисциплинарные интернет-площадки для развития компетенций персонала. Кадровая политика // Государственная служба. Научно-политический журнал. № 3 (84), 2014.

Любинова Н.Г. Менеджмент - путь к успеху. - М.: ВО Агропромиздат, 1992.

Майталь Ш. Экономика для менеджеров. - М.: "Дело", 1996.-416с.

Маршалл Г. Теория управления в США и в России // Проблемы теории и практики управления. 1997. № 1.

Медушевский А.Н. Реформа государства // Отечественные записки. 2004. №2.

Международные транспортные операции: Конспект лекций/ А.В. Зимовец. Таганрог: Издательство ТИУиЭ, 2008.

Мешков П.Я. Бюрократизм и бюрократия в системе социально-политических отношений // Социально-политические науки. 1992. № 1. С. 34—41.

Миленбуш Х. Государство и предприятия // Проблемы теории и практики управления. 1996. № 1.

Миrotин Л.Б., Гудков В.А. и др. Управление грузовыми потоками в транспортно - логистических системах. М.: Горячая Линия - Телеком. 2010.

Мухаев Р.Т. Система государственного и муниципального управления - М., 2007.

Неруш Ю.М., Саркисов С.В. Транспортная логистика. М.: Юрайт, 2015.

Оболонский А.В., Барабашев А.Г. Как расчистить авгиевы конюшни нашей бюрократии: два взгляда. //Вестник Института Кеннана в России. 2013. №23.

С.53–66.

Оболонский А.В., Барабашев А.Г. К концепции кадровых перемен в госаппарате: два взгляда // Политическая концептология, №1, 2013.

Паркинсон, С. Нортког, Рустомжи М.К. Искусство управления. - Лениздат, 2002.

Персианов В.А. Общий курс транспортной логистики. Учебное пособие. – М.: КНОРУС, 2011 (2013).

Плужников К.И., Чунтумова Ю.А. Транспортное экспедирование, агентирование, брокераж. М.: ТРАНСЛИТ, 2012.

Пономарев Н.Л., Смирнов Б.М. Государственная политика и управление. Учебное пособие для вузов. М., 2007.

Прокофьев В. Двухлетние итоги развития государственной службы на основе реализации Указ Президента Российской Федерации // Государственная служба. Научно-политический журнал. № 3 (84), 2014.

Райков А.Н. Разработка технологии стратегического менеджмента в научной сфере системы высшего образования / Научно-исследования: Сборник научных трудов. М., 2005.

Розенбаум Ю.А. Подготовка управленческих кадров: Организационно-правовые вопросы. М.: Наука, 2001.

Розенбаум Ю.А. Формирование управленческих кадров: социально-правовые науки. М.: Наука, 2002.

Рой О.М. Система государственного и муниципального управления. Учебное пособие для вузов. М., 2007.

Рябов С.В. Реформы государственного аппарата. М.: Наука, 1992.

Саркисов С.В. Логистика и транспортное обеспечение ВЭД. М.: ВАВТ, 2013.

Селиванов В.Н. Государственный механизм управления США в условиях общего кризиса капитализма. Киев, ун-т, 1993.

Сергиенко Л.А. Правовая регламентация управленческого труда. М.: Наука, 1994.

Слатинов В.Б. Государственная политика в сфере административной

- реформы: противоречия и проблемы. // Проблемы формирования государственных политик в России., М., 2006.
- Служебная карьера. Под общей редакцией Охотского Е.В. М.: 1998. 302 с.
- Современный менеджмент: принципы и правила. Дайджест, Н. Новгород, ИКЧП, 1992.
- Соловьев А.И. Принятие решений.- М.: Кнорус, 2006
- Сосунов Д.В. Принятие политических решений в современной России. Воронеж.: Научная книга, 2010
- Страуссмен Дж. Стратегический государственный менеджмент // Проблемы теории и практики управления. 1996. № 1.
- Стрыгин А. Как и чему учат управленцев во Франции? // Проблемы теории и практики управления. 1992. № 4.
- Тарасова Н.Н. Государственные работники США. М.: Наука, 2004
- Тиковенко А.Г. Государство и авторитет власти // Право и демократия. Минск, 1991. Вып. 4. С. 24—32.
- Тихонов Р.Е. От замысла — к воплощению: о подготовке кадров государственного управления. М., 2003
- Управление персоналом: Учебник. Изд. 2-е, доп. и перераб./ Под общей редакцией А.И. Турчинова. М.: изд-во РАГС, 2008. 608 с.
- Управление по результатам // Т.Санталайнен и др. М., 1993. С. 99—100.
- Управленческие процедуры / Под ред. Б.Н. Лазарева. М.: Наука, 1992.
- Файоль А. Управление - это наука и искусство - М., 1992.
- Фидельман Г.Н., Дедиков С.В., Адлер Ю.П. Альтернативный менеджмент: Путь к глобальной конкурентоспособности. М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. 186 с
- Хилль В. Базисные концепции исследований в менеджменте // Проблемы теории и практики управления. 1992. № 3.
- Хотяшева О. Организационные формы управления инновационной деятельностью // Проблемы теории и практики управления. 1997. № 6. С. 58.
- Чиркин В.Е. Государственная власть в развивающихся странах. М.: Прогресс,

2004

Чиркин В.Е. Публичное управление: Учебник. М., 2004.

Щетинин В. Подготовка менеджеров: морально-этические проблемы // Проблемы теории и практики управления. 1997. № 2.

Интернет-источники

http://marketing.rbc.ru/reviews/transport2013/chapter_3_2.shtml - Обзор по логистике и экспресс-доставке

<http://www.itamain.com/> - официальный сайт Международной академии транспорта

<http://www.logistic.ru/> - Информационный портал о логистике, транспорте и таможне

<http://www.mintrans.ru/> - официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации