

«КРИТИК транспортных систем городов» с номинациями: А. Книги 2010–2016 годов. Б. Статьи/циклы статей в сборниках наших конференций 2010–2016 годов. В. Статьи в любых изданиях по ТСГ.

К сожалению, следует признать, что конкурс не дал ожидаемых результатов. По его итогам, для публикации в сборнике, отобраны только две работы:

- Корягин М.Е. Заметки о транспортной науке и практике;
- Пугачёв И.Н. Рецензия на сборник 2016 года.

В следующем, 2018 году, будет проведен второй конкурс – *надеюсь, он будет более успешным.*

УДК 656.02, 655.411

ЗАМЕТКИ О ТРАНСПОРТНОЙ НАУКЕ И ПРАКТИКЕ

М.Е. Корягин

В заметках изложены два вопроса. В первой части речь идет о развитии городских транспортных систем. Основная проблема состоит в том, что городские руководители, решая тактические задачи ухудшают долгосрочные перспективы развития города. Во второй части рассказано о плачевном состоянии российской транспортной науке в разрезе публикаций в ведущих журналах.

The notes consist of two parts. The first part deals with the development of urban transport systems. The main problem is that solving tactical tasks city authorities worsen the long-term prospects for the development of the city. The second part tells about the deplorable situation in Russian transport science in the context of publications in top journals.

Проблема любой теории заключается в глубине и широте взгляда на проблему. Транспортные проблемы российских городов не возникли на пустом месте. Две проблемы дураки и дороги слились воедино на улицах и во дворах.

Зададим себе вопрос как изменяется центральная часть наших городов? Она не может развиваться также стремительно, как пустынные окраины. То, что сейчас строится, будет эксплуатироваться десятки и даже сотни лет. Что будет через сто лет? Как будут жить люди в городах? Прогнозы могут расходиться кардинально,

соответственно, решения правильные для одного прогноза подвижности населения будут неприемлемы для другого.

С другой стороны, люди приспосабливаются к городу. Возьмем классическую модель системы массового обслуживания с ожиданием или модель Гриншилдса – при превышении пропускной способности получаем бесконечную очередь, но в реальности этого не происходит.

То есть если мы рассматриваем локальную задачу, не учитывающую приспособление населения к складывающимся условиям жизни (а также бизнеса и городских властей), то мы можем впасть в жуткую депрессию.

Но город не является замкнутой системой. Есть не только ближайшие территории, но и другие города. Если человек не может найти себя в данном городе, то он может переехать в другой и даже в другую страну. Таким образом, мобильность населения сглаживает проблемы городов, не доводит их до коллапса.

Для города важно понять для каких людей он построен и развивается? Из ответа на этот вопрос вытекают и решения.

Город является «игроком» на рынке, который борется за людей (не только за количество, но и качество). Возможности развития города (стратегии) зависят от многих обстоятельств, не последнюю роль в которых играют финансы. Что является целью игрока – Прибыль. Прибыль города нужно рассматривать в долгосрочной перспективе, поэтому необходимо учитывать потребности различных категорий населения.

Было бы неплохо, если бы у городов было больше возможностей для решения сложных транспортных проблем, но не менее важна связь затраченных денег с результатами, то есть деньги, потраченные из муниципального бюджета должны, хотя бы в отдаленной перспективе, окупиться. Но российская бюджетная система не позволяет окупаться проектам улучшающим жизнь населения – большую часть доходов получают федеральный и региональные бюджеты. С другой стороны, отсутствие долгосрочной стратегии развития страны и невысокий уровень муниципальных управленцев могут привести к неадекватным решениям даже при наличии финансовых возможностей. При этом вертикаль власти не видит проблем простого человека и не обеспечивает свободы действий местных органов власти, необходимой для развития.

С другой стороны, развитие небольших и средних городов (а также деревень и сел) при ограниченных ресурсах может ухудшать перспективы развития крупных городов. Нужны ли им такие конкуренты?

Если посмотреть на более высокий уровень улучшение условий жизни в российских городах снижает отток квалифицированных кадров в другие страны, а также делает возможным обратный процесс, что является угрозой для развития других стран.

Таким образом, развитие городов – это жесткая схватка за людей. От плохих решений в одних городах выигрывают другие, и жизнь продолжается.

Вторая часть заметок посвящена публикационной активности российских ученых в области транспорта. В настоящее время большое значение в научных и образовательных учреждениях приобретают наукометрические критерии: РИНЦ, ВАК, Scopus, ссылки, индекс Хирша и т.д. (в частности ужесточились требования к членам диссертационных советов). Без численной оценки результативности научного труда не обойтись. С другой стороны, любые показатели подвержены манипулированию и к ним нужно относиться настороженно.

В одной из статей Евгений Балацкий рассказывает о манипуляциях с РИНЦ, однако всем известны махинации КФУ со Scopus. Все продается и покупается, даже соавторство в статьях в ведущих мировых журналах. Но манипулировать в международных базах труднее и дороже, соответственно, к ним больше доверия.

Поэтому президент в известных майских указах обратил внимание на низкий уровень публикационной активности наших ученых в международных базах.

В открытом доступе SCIMAGO мы можем проанализировать ситуацию в Scopus. Наилучшим образом для транспортных систем городов подходит категория Transportation. Рассмотрим ситуацию с российскими публикациями в 2015 году в данной категории.

Мы занимаем 34 место в мире с 37 публикациями с 5 цитатами, из которых 3 – самоцитирование. Для сравнения в Китае – 821/196/109. Например, мы отстаем от таких небольших стран, как Словакия, Хорватия, Чили. По индексу Хирша мы занимаем 43 место, по количеству цитат – 44.

Для такой крупной страны как Россия перевозки имеют большое значение, и наши научные результаты не соответствуют потребностям страны.

Можно сослаться на отсутствие отечественных журналов в данной категории. Но в последние годы десятки российских журналов стали индексироваться в Scopus.

Проблема в разрозненности наших ученых, недостаточной вовлеченности в международные проекты, плохое знание международного опыта. Создание качественного транспортного журнала с высокими требованиями к качеству статей, проведение действительно международных конференций не под силу общественной организации. Поддержка транспортных вузов, институтов и предприятий позволит решить данные вопросы.

Но что каждый из нас сделал для продвижения России в международных рейтингах? Сколько у нас качественных публикаций в ведущих мировых журналах?

Для того чтобы зарегистрировать журнал в Scopus статьи из этого журнала должны цитироваться в других журналах Scopus, главный редактор и члены редколлегии должны иметь высокий индекс Хирша в Scopus. Поэтому и каждый из нас должен показать, что может проводить исследования на мировом уровне!

Поступила 17 ноября 2016 г.

РЕЦЕНЗИЯ НА СБОРНИК 2016 ГОДА

И.Н. Пугачёв

Сборник 23 екатеринбургской конференции, как зеркало отразил проблемы прочно стоящие, вот уже почти два десятилетия в крупных городах России. И, наверно, только последние пять лет, этим проблемам стали уделять внимание муниципальные власти в разной степени активности. Наиболее активно эти вопросы рассматривались в двух десятках городов России (Москва, Петербург, Екатеринбург, Казань, Калининград, Ростов, Иркутск, Хабаровск, Пермь и др.), там, где проблемы организации городского движения надежно захлестнули горло дорог, исчерпали их пропускную способность. Следует отметить, что в отмеченных городах есть хоть ка-