

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ**  
**УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ**  
**«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»**  
**(РУТ (МИИТ))**



Рабочая программа дисциплины (модуля),  
как компонент образовательной программы  
специализированного высшего образования  
по направлению подготовки  
38.04.04 Государственное и муниципальное  
управление,  
утвержденной первым проректором РУТ (МИИТ)  
Тимониным В.С.

**РАБОЧАЯ ПРОГРАММА ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)**

**Коммуникационная деятельность органов власти в сфере транспортного  
обслуживания населения**

Направление подготовки: 38.04.04 Государственное и муниципальное  
управление

Направленность (профиль): Государственное управление на транспорте

Форма обучения: Очная

Рабочая программа дисциплины (модуля) в виде  
электронного документа выгружена из единой  
корпоративной информационной системы управления  
университетом и соответствует оригиналу

Простая электронная подпись, выданная РУТ (МИИТ)  
ID подписи: 11244  
Подписал: заведующий кафедрой Епишкин Илья  
Анатольевич  
Дата: 08.06.2026

## 1. Общие сведения о дисциплине (модуле).

Целью освоения дисциплины «Коммуникационная деятельность органов власти в сфере транспортного обслуживания населения» является приобретение знаний по теории социальной коммуникации, освоение методов и принципов коммуникации органов власти с населением в сфере транспортного обслуживания.

Задачами освоения дисциплины «Коммуникационная деятельность органов власти в сфере транспортного обслуживания населения» являются:

- получение знаний об основных понятиях и категориях, связанных с теориями социальной коммуникации и связей с общественностью;

- получение знаний относительно принципов и методов взаимодействия органов власти с населением, включая использование цифровых сервисов и платформ;

- получение практических навыков работы в сфере связей органов власти с общественностью и организациями по проблемам транспортного обслуживания населения, включая механизмы обратной связи и участия граждан в принятии решений;

- освоение круга проблем в коммуникации с населением по вопросам транспортного обслуживания, в том числе, с учётом цифровизации и информатизации;

- получение практических навыков исследовательской деятельности в сфере транспортного обслуживания населения.

## 2. Планируемые результаты обучения по дисциплине (модулю).

Перечень формируемых результатов освоения образовательной программы (компетенций) в результате обучения по дисциплине (модулю):

**ПК-3** - Способен организовывать систему мониторинга и оценки качества пассажирского транспортного обслуживания на основе количественных показателей и обратной связи от граждан, а также внедрять цифровые сервисы для повышения доступности и комфорта перевозок;

**ПК-5** - Способен выстраивать взаимодействие с населением, общественными организациями и заинтересованными сторонами в процессе планирования, реализации и оценки мер по транспортному обслуживанию, обеспечивая прозрачность, обратную связь и участие граждан в принятии решений.

Обучение по дисциплине (модулю) предполагает, что по его результатам обучающийся будет:

**Знать:**

- основные направления теорий социальной коммуникации, модели коммуникации и их специфику;
- этапы работы органов власти в сфере связей с общественностью по вопросам транспортного обслуживания населения;
- основные методы, используемые в ходе проведения цикла работы по связям с общественностью (исследование – планирование – внедрение);

**Уметь:**

- разрабатывать стратегические планы и конкретные меры в сфере коммуникаций органов власти с населением по вопросам транспортного обслуживания;
- применять методы анализа и оценки ситуации в указанной сфере;
- выявлять и учитывать общественное мнение, мнение различных групп населения, потребности граждан и организаций в сфере транспортного обслуживания;

**Владеть:**

- навыками использования цифровых платформ и инструментов для работы в сфере социальных коммуникаций органов власти с населением;
- методами сбора и анализа эмпирических данных в сфере коммуникаций органов власти с населением по вопросам транспортного обслуживания;
- приемами и принципами социальной коммуникации органов власти с населением.

**3. Объем дисциплины (модуля).****3.1. Общая трудоемкость дисциплины (модуля).**

Общая трудоемкость дисциплины (модуля) составляет 5 з.е. (180 академических часа(ов)).

3.2. Объем дисциплины (модуля) в форме контактной работы обучающихся с педагогическими работниками и (или) лицами, привлекаемыми к реализации образовательной программы на иных условиях, при проведении учебных занятий:

Тип учебных занятий	Количество часов	
	Всего	Семестр №3
Контактная работа при проведении учебных занятий (всего):	32	32
В том числе:		
Занятия лекционного типа	16	16

Занятия семинарского типа	16	16
---------------------------	----	----

3.3. Объем дисциплины (модуля) в форме самостоятельной работы обучающихся, а также в форме контактной работы обучающихся с педагогическими работниками и (или) лицами, привлекаемыми к реализации образовательной программы на иных условиях, при проведении промежуточной аттестации составляет 148 академических часа (ов).

3.4. При обучении по индивидуальному учебному плану, в том числе при ускоренном обучении, объем дисциплины (модуля) может быть реализован полностью в форме самостоятельной работы обучающихся, а также в форме контактной работы обучающихся с педагогическими работниками и (или) лицами, привлекаемыми к реализации образовательной программы на иных условиях, при проведении промежуточной аттестации.

#### 4. Содержание дисциплины (модуля).

##### 4.1. Занятия лекционного типа.

№ п/п	Тематика лекционных занятий / краткое содержание
1	<p>Основные подходы к пониманию процесса социальной коммуникации.</p> <p>Рассматриваемые вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Системный подход. Рассматривает коммуникацию как сложную систему, состоящую из взаимосвязанных элементов: отправитель, сообщение, канал, получатель, обратная связь и коммуникативные барьеры. В контексте транспорта: создание комплексной системы информирования пассажиров (табло, приложения, СМИ, горячие линии).</li> <li>- Семиотический (знаково-символический) подход. Коммуникация понимается как процесс обмена знаками и смыслами. Изучается то, как кодируются и декодируются сообщения. В контексте: разработка понятной транспортной навигации, визуальных кодов (логотипы метро, МЦД, цветовая маркировка маршрутов).</li> <li>- Деятельностный подход. Коммуникация рассматривается не просто как обмен информацией, а как инструмент организации совместной деятельности и достижения практических целей. В контексте: координация действий органов власти, перевозчиков и экстренных служб при ДТП или сбоях в движении.</li> <li>- Интерактивный (реляционный) подход. Акцент на том, что коммуникация — это процесс взаимодействия и установления отношений между субъектами, где важен не только факт передачи сообщения, но и характер возникшей связи. В контексте: выстраивание доверительных отношений между транспортным блоком администрации и пассажирами.</li> <li>- Социокультурный подход. Понимание коммуникации в широком контексте культуры и социальных норм. Учитывается, что разные социальные группы воспринимают информацию по-разному. В контексте: учет потребностей маломобильных групп населения, мигрантов, туристов при информировании о транспортных услугах.</li> <li>- Базовые модели коммуникации: Линейная модель (Г. Лассуэлл, К. Шеннон и У. Уивер). Однонаправленная передача информации («Кто? Что говорит? По какому каналу? Кому? С каким эффектом?»). Применение: официальные пресс-релизы Минтранса, экстренные оповещения об</li> </ul>

№ п/п	Тематика лекционных занятий / краткое содержание
	изменении маршрутов. Интерактивная модель (Ч. Осгуд и У. Шрамм). Подчеркивает важность обратной связи и интерпретации. Применение: работа с жалобами пассажиров, общественные обсуждения транспортных реформ.
2	<p><b>Основные теории социальных коммуникаций.</b></p> <p>Рассматриваемые вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Что нам дает изучение теорий социальных коммуникаций? (Объяснение механизмов, эффектов и закономерностей коммуникативных процессов).</li> <li>- Теория коммуникативного действия (Ю. Хабермас). Одна из ключевых теорий для ГМУ. Фокусируется на достижении взаимопонимания и консенсуса через рациональную дискуссию в «публичной сфере». Применение: организация публичных слушаний по строительству новых дорог, внедрению платных парковок, изменению маршрутной сети.</li> <li>- Теория повестки дня (Agenda-Setting, М. Маккомбс и Д. Шоу). Органы власти и СМИ не говорят людям что думать, но успешно указывают о чем думать. Применение: продвижение органами власти приоритетов развития общественного транспорта, экологических инициатив, перехода на бесконтактную оплату.</li> <li>- Теория фрейминга (Э. Гофман, Р. Энтин). Эффект восприятия информации зависит от того, в какую «рамку» (фрейм) она помещена. Применение: как правильно подать непопулярное решение (например, отмену дублирующих маршрутов или повышение тарифов), чтобы снизить социальное напряжение.</li> <li>- Теория диффузии инноваций (Э. Роджерс). Описывает, как новые идеи и технологии распространяются в социальной системе. Применение: коммуникационное сопровождение внедрения новых транспортных сервисов (каршеринг, МЦД, магистральные автобусы, беспилотное такси).</li> <li>- Теория стейкхолдеров (Р. Фримен). Утверждает, что успех организации зависит от учета интересов всех заинтересованных сторон. Применение: выстраивание коммуникации с различными группами: пассажиры, частные перевозчики, бизнес (логистика), экологические активисты, жители придорожных территорий.</li> <li>- Теория использования и удовлетворения (Uses and Gratifications, Э. Кац). Фокус на том, зачем люди потребляют информацию и как они используют медиа для удовлетворения своих потребностей. Применение: понимание того, какую именно информацию и в каком формате (пуш-уведомления, Telegram-каналы, табло) ищут пассажиры в стрессовых ситуациях (пробки, аварии).</li> </ul>
3	<p><b>Методы исследования ситуации с транспортным обслуживанием и общественным мнением.</b></p> <p>Рассматриваемые вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Классические социологические и статистические методы. Обзор методов сбора первичной информации: анкетирование, фокус-группы, глубинные интервью с пассажирами и анализ официальной статистики пассажиропотока. Обсуждение того, как корректно формулировать вопросы для выявления реальной удовлетворенности качеством транспортных услуг.</li> <li>- Анализ цифрового следа и медиапотребления. Методы мониторинга упоминаний транспортного комплекса в социальных сетях, новостных агрегаторах и на городских форумах (Social Listening). Использование тепловых карт и анализа геоданных для понимания реальных маршрутов и «болевых точек» перемещений граждан.</li> <li>- CX-исследования (Customer Experience) в транспорте. Применение инструмента Customer Journey Map (CJM) для картирования пути пассажира от планирования поездки до ее завершения. Метод «тайный покупатель» для аудита качества информирования на остановочных пунктах и в подвижном составе.</li> </ul>
4	<p><b>Цифровые методы и платформы коммуникации органов власти на транспорте.</b></p> <p>Рассматриваемые вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Экосистема мобильных приложений и порталов. Роль региональных транспортных порталов и супер-аппов (приложений «всё в одном») как главного канала цифровой коммуникации. Требования</li> </ul>

№ п/п	Тематика лекционных занятий / краткое содержание
	<p>к UX/UI-дизайну государственных транспортных сервисов для обеспечения их доступности и понятности;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Управление в социальных сетях и мессенджерах. Специфика SMM и PR органов транспортного блока власти: ведение официальных Telegram-каналов, групп «ВКонтакте», работа с чат-ботами для обратной связи. Отличия в тональности (Tone of Voice) и форматах контента для разных цифровых площадок;</li> <li>- Big Data и проактивные коммуникации. Регулярный мониторинг и анализ данных. Использование данных с валидаторов, GPS-трекеров и камер для предиктивной аналитики. Как органы власти могут использовать большие данные для упреждающего информирования граждан о загруженности маршрутов, изменении расписания или закрытии веток до того, как возникнет массовое недовольство.</li> </ul>
5	<p><b>Стратегическое планирование и проектирование транспортных коммуникаций.</b></p> <p>Рассматриваемые вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Архитектура коммуникационной стратегии транспортного ведомства. Этапы разработки стратегии: от анализа целевых аудиторий (сегментации пассажиров) до формирования ключевых сообщений и выбора каналов дистрибуции. Синхронизация коммуникационных целей с государственными программами развития транспортной инфраструктуры;</li> <li>- Коммуникационное сопровождение транспортных инноваций. Особенности продвижения непопулярных или сложных решений: введение платных парковок, магистризация маршрутной сети, закрытие дублирующих маршрутов, запуск новых видов транспорта (МЦД, БРТ). Методы мягкой силы и поведенческого подталкивания (nudge theory) для изменения привычек пассажиров;</li> <li>- Межведомственное взаимодействие и «единый голос». Проблема рассогласованности сообщений между разными структурами (министерства, муниципалитеты, ГУПы, частные перевозчики). Механизмы создания единой бренд-платформы и координационных центров для обеспечения консистентности информации.</li> </ul>
6	<p><b>Кризисные коммуникации в транспортной сфере.</b></p> <p>Рассматриваемые вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Типология и специфика транспортных кризисов. Классификация кризисных ситуаций: техногенные (ДТП с участием общественного транспорта, сбой в работе метро), социальные (забастовки водителей, резкий рост тарифов) и инфраструктурные (перекрытие улиц из-за погоды). Оценка потенциального репутационного ущерба для органов власти;</li> <li>- Алгоритмы антикризисного реагирования. Правило «золотого часа» и работа в условиях дефицита информации. Разработка шаблонов экстренных уведомлений (holding statements), координация пресс-служб с экстренными оперативными службами (МЧС, ГИБДД, диспетчерские);</li> <li>- Посткризисный анализ и восстановление доверия. Коммуникационная работа с пострадавшими и их родственниками. Проведение пресс-конференций по итогам ЧС, публичный разбор ошибок и информирование о принятых мерах по недопущению подобных инцидентов в будущем..</li> </ul>
7	<p><b>Механизмы вовлечения граждан и взаимодействия со стейкхолдерами.</b></p> <p>Рассматриваемые вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Публичные слушания и партисипаторное проектирование. Организация обсуждений крупных инфраструктурных проектов (строительство развязок, велодорожек, изменение организации дорожного движения). Использование краудсорсинговых платформ и электронного голосования для соучаствующего проектирования транспортной среды;</li> <li>- GR-коммуникации и работа с бизнес-сообществом. Выстраивание диалога с частными перевозчиками, логистическими компаниями, агрегаторами такси и каршеринга. Механизмы согласования интересов бизнеса и государства при распределении маршрутов, выдаче разрешений и контроле качества;</li> <li>- Работа с общественными объединениями и лидерами мнений. Взаимодействие с транспортными активистами, объединениями автомобилистов и ассоциациями пешеходов. Превращение критически настроенных активистов в экспертов-консультантов при разработке нормативных актов</li> </ul>

№ п/п	Тематика лекционных занятий / краткое содержание
8	<p>Оценка эффективности коммуникационной деятельности и этические стандарты. Рассматриваемые вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Система KPI и метрики оценки коммуникаций. Измеримость и соответствие стратегическим направлениям развития. Баланс между «жесткими» и «мягкими» показателями. Оценка влияния коммуникаций на снижение нагрузки на колл-центры, изменение индекса лояльности пассажиров (NPS). Корректировка системы KPI;</li> <li>- Правовое регулирование и этика транспортных коммуникаций. Соблюдение законодательства о персональных данных, о рекламе и о порядке рассмотрения обращений граждан. Этические границы: недопустимость манипуляции общественным мнением, сокрытия информации о ЧП и перекалывания ответственности на пассажиров;</li> <li>- Инклюзивность и доступность транспортной информации. Требования к обеспечению безбарьерной коммуникации для маломобильных групп населения (сурдоперевод, тактильные таблички, голосовые ассистенты, контрастная навигация). Адаптация информации для иностранных туристов и трудовых мигрантов как фактор социальной стабильности.</li> </ul>

## 4.2. Занятия семинарского типа.

### Практические занятия

№ п/п	Тематика практических занятий/краткое содержание
1	<p><b>Архитектура смыслов: анализ транспортных коммуникаций через призму основных подходов</b></p> <p>1. Актуализация темы. Упражнение «Коммуникативный слепок». Преподаватель просит участников за 3 минуты выписать на стикеры 3 главные проблемы в информировании пассажиров/жителей, с которыми они сталкиваются в своей ежедневной практике (например: «люди не читают сайт», «в соцсетях только хейт», «водители маршруток игнорируют рассылки»).</p> <p>Мини-лекция (5 мин): Преподаватель кратко связывает озвученные проблемы с тем, какой подход игнорируется (например, если нет обратной связи — игнорируется интерактивный подход; если непонятная навигация — семиотический).</p> <p>2. Разбор системного подхода и моделей Лассуэлла/Осгуда-Шрамма на примере анализа официального сайта транспортного департамента города.</p> <p>3. Дискуссия: Тема: Кризисные и инновационные коммуникации: разбор теории диффузии инноваций (как убедить консервативных пассажиров пользоваться новыми видами транспорта) и теории стейкхолдеров (разрешение конфликта между администрацией, перевозчиками и жителями при изменении маршрутной сети).</p> <p>В результате практического занятия студенты учатся диагностировать текущую коммуникационную политику своих ведомств/предприятий и перестраивать её, переходя от простой «раздачи информации» к системному взаимодействию.</p>
2	<p><b>Подходы и методы работы органов власти в сфере коммуникации с населением по вопросам транспортного обслуживания</b></p> <p>Работа в группах. Каждая группа получает задание в рамках следующих методов:</p> <p>1. Кейс: «Сбой в движении». В час пик из-за аварии на путях встала ключевая трамвайная линия / ветка метро. Официальный Telegram-канал департамента транспорта выпустил сухую справку: «В связи с техническими причинами движение ограничено. Приносим извинения». В комментариях — тысячи гневных сообщений, ситуация выходит в городские СМИ.</p> <p>Задание: Перестроить коммуникацию по интерактивному подходу. Расписать алгоритм действий пресс-службы/диспетчерской: как организовать двусторонний поток, какие каналы обратной связи</p>

№ п/п	Тематика практических занятий/краткое содержание
	<p>задействовать, как превратить пассивных получателей в соучастников решения проблемы (например, через краудсорсинг альтернативных путей).</p> <p>2. Практикум по теории фрейминга и теории коммуникативного действия (Хабермас). Студенты готовят сценарий общественных слушаний по внедрению выделенных полос для общественного транспорта.</p> <p>В результате практического занятия студенты приобретают понимание значения теоретического фундамента для выстраивания коммуникаций власти с населением.</p>
3	<p><b>Диагностика транспортной ситуации и потребностей пассажиров: от опросов до СДМ</b></p> <p>Работа в группах. Студенты делятся на аналитические команды. Каждая команда в качестве домашнего задания находит массивы «сырых» данных (расшифровки фокус-групп, выгрузки комментариев из соцсетей, статистика жалоб) для выявления реальных проблем в работе общественного транспорта. На занятии команды анализируют данные и выступают с устным сообщением по результатам анализа.</p> <p>В результате практического занятия студенты научатся использовать методы исследования для формирования исследовательского этапа планирования коммуникаций.</p>
4	<p><b>Проектирование цифровых сервисов и каналов обратной связи на транспорте</b></p> <p>Работа в группах. Фокус на аудите и проектировании цифровых интерфейсов (приложений, порталов, чат-ботов), через которые органы власти взаимодействуют с пассажирами.</p> <p>Кейс: «UX-аудит и проактивные уведомления». Группа анализирует функционал регионального транспортного приложения или сайта. Задание: спроектировать сценарий проактивного push-уведомления для пассажира, который регулярно ездит определенным маршрутом, в случае его отмены или задержки. Расписать логику: какой канал выбрать, какой текст написать, чтобы снизить стресс, и какое альтернативное действие предложить.</p> <p>Практикум по разработке алгоритмов чат-бота. Задание: написать дерево диалогов (скрипт) для чат-бота транспортной дирекции в день сильного снегопада. Бот должен не просто выдавать шаблоны, но и эмпатично реагировать на гневные сообщения, грамотно транслировать проблему оператору и собирать статистику для диспетчерской.</p> <p>В результате практического занятия студенты приобретают понимание того, как цифровые инструменты и UX-дизайн снижают нагрузку на колл-центры и повышают качество сервиса в стрессовых ситуациях.</p>
5	<p><b>Стратегическое планирование и проектирование транспортных коммуникаций</b></p> <p>Фокус на разработке коммуникационной стратегии и продвижении инноваций. Работа в группах. В качестве домашнего задания студенты находят кейсы транспортных инноваций для последующей работы по выстраиванию коммуникаций с населением.</p> <p>Примеры:</p> <p>Кейс 1: Внедрение платной парковки в историческом центре города и сужение полос для личных авто.</p> <p>Задание: Разработать стратегию «мягкого подталкивания» (nudge), направленную на изменение привычек автомобилистов. Сформировать ключевые сообщения, выбрать каналы коммуникации и придумать программы лояльности для тех, кто добровольно пересаживается на общественный транспорт или велосипеды.</p> <p>Кейс: В городе одновременно работают муниципальные автобусы, частные маршрутки и коммерческие каршеринги, которые дают пассажирам противоречивую информацию в своих приложениях и на остановках.</p> <p>Задание: Спроектировать единый коммуникационный стандарт и бренд-платформу для всех участников транспортного рынка. Разработать регламент координационного центра по выпуску совместных пресс-релизов и единой навигационной системы.</p>

№ п/п	Тематика практических занятий/краткое содержание
	<p>В результате практического занятия студенты приобретают навыки разработки комплексных коммуникационных кампаний и механизмов синхронизации информации между различными участниками транспортного рынка.</p>
6	<p><b>Алгоритмы антикризисного реагирования в чрезвычайных ситуациях на транспорте</b></p> <p>Работа в группах. Формат стресс-симуляции. Группы получают информацию о внезапном транспортном коллапсе и ограничены во времени на принятие решений.</p> <p>1. Кейс: «Золотой час». Легенда: на мосту произошло серьезное ДТП с участием пассажирского автобуса, движение перекрыто, в метро давка из-за перенаправления потоков. Задание: за 15 минут подготовить три продукта: экстренный пост в социальной сети (holding statement), текст SMS-рассылки для пассажиров и тезисы для экстренного брифинга спикера.</p> <p>2. Практикум по посткризисному восстановлению. Прошло 3 дня. В сети завирусилось видео, где видно, что спасатели и диспетчерские службы действовали несогласованно. Задание: разработать план пресс-конференции: признать ошибки, не перекладывая вину на «низовые структуры», и презентовать конкретные системные изменения, которые уже приняты, чтобы это не повторилось.</p> <p>В результате практического занятия студенты приобретают навыки работы в условиях дефицита времени и информации, учатся брать на себя ответственность и минимизировать репутационные издержки для органов власти.</p>
7	<p><b>Механизмы вовлечения граждан и взаимодействия со стейкхолдерами</b></p> <p>Работа в группах. Моделирование ситуаций GR (Government Relations) и партисипаторного (соучаствующего) проектирования.</p> <p>1. Кейс: «Карта стейкхолдеров и GR». Планируется строительство эстакады, которая разгрузит трафик, но потребует сноса части стихийной парковки у местного ТЦ и затронет парк. Задание: составить карту стейкхолдеров, оценить их влияние и уровень сопротивления. Разработать индивидуальную стратегию коммуникации для бизнеса, экологов и жителей соседних домов.</p> <p>2. Практикум по соучаствующему проектированию. Задание: спроектировать формат городской мастерской (воркшопа), где транспортные инженеры и местные активисты будут вместе проектировать благоустройство территории вокруг новой станции метро.</p> <p>В результате практического занятия студенты приобретают навыки выстраивания двустороннего диалога с гражданами и управления интересами различных групп влияния в транспортной сфере.</p>
8	<p><b>Оценка эффективности коммуникационной деятельности и этические стандарты</b></p> <p>Работа в группах. Цель - анализ существующих практик на предмет их эффективности, измеримости, законности и доступности для всех граждан.</p> <p>1. Кейс: «От метрик тщеславия к реальным KPI». Департамент транспорта отчитывается о тысячах лайков и охватах, но индекс удовлетворенности (NPS) падает. Задание: разработать систему из 5 реалистичных KPI для пресс-службы, которые связывают коммуникацию с операционными целями (например, снижение числа звонков на горячую линию, рост доли бесконтактной оплаты, скорость информирования о сбоях).</p> <p>2. Практикум по инклюзивности и этике. Группе выдается макет новой навигационной схемы в метро и проект пресс-релиза о повышении тарифов. Задание: провести аудит на доступность (учтены ли потребности слабовидящих, глухих, мигрантов, пожилых людей) и найти этические «красные флаги» в тексте пресс-релиза (например, манипуляция цифрами).</p> <p>В результате практического занятия студенты приобретают способность выстраивать прозрачную систему оценки эффективности PR-деятельности и обеспечивать безбарьерную, этичную коммуникацию для всех слоев населения.</p>

#### 4.3. Самостоятельная работа обучающихся.

№ п/п	Вид самостоятельной работы
1	Подготовка к практическим занятиям
2	Подготовка к промежуточной аттестации.
3	Подготовка к текущему контролю.

5. Перечень изданий, которые рекомендуется использовать при освоении дисциплины (модуля).

№ п/п	Библиографическое описание	Место доступа
1	Потапов, Ю. А. Современная пресс-служба : учебник для вузов / Ю. А. Потапов, О. В. Тепляков. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2026. — 358 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-18185-2.	Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <a href="https://urait.ru/bcode/586752">https://urait.ru/bcode/586752</a> (дата обращения: 07.06.2026). Текст: электронный
2	Связи с общественностью в органах власти : учебник для вузов / под редакцией М. М. Васильевой. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2026. — 405 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-20393-6.	Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <a href="https://urait.ru/bcode/582931">https://urait.ru/bcode/582931</a> (дата обращения: 07.06.2026). Текст : электронный
3	Борщевский, Г. А. Связи с общественностью в органах власти : учебник и практикум для вузов / Г. А. Борщевский. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2026. — 262 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-21393-5.	Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <a href="https://urait.ru/bcode/585841">https://urait.ru/bcode/585841</a> (дата обращения: 07.06.2026). Текст : электронный
4	Ковалева, Н. Н. Информационное обеспечение органов власти : учебник для вузов / Н. Н. Ковалева. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2026. — 245 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-13291-5.	Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <a href="https://urait.ru/bcode/587992">https://urait.ru/bcode/587992</a> (дата обращения: 07.06.2026). Текст : электронный
5	Федотова, Л. Н. Социология массовых коммуникаций. Теория и практика : учебник для вузов / Л. Н. Федотова. — 5-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025. — 611 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-18980-3.	Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <a href="https://urait.ru/bcode/559971">https://urait.ru/bcode/559971</a> (дата обращения: 07.06.2026). Текст: электронный.
6	Государственная политика и управление. Уровни и технологии : учебник для вузов / под редакцией Л. В. Сморгунова. — 2-е изд., стер.	Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <a href="https://urait.ru/bcode/586326">https://urait.ru/bcode/586326</a> (дата

	— Москва : Издательство Юрайт, 2026. — 484 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-06763-7.	обращения: 07.06.2026).Текст: электронный.
7	Стратегическое управление в государственной и муниципальной сфере : учебник и практикум для вузов / под редакцией С. Е. Прокофьева. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2026. — 250 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-21404-8.	Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <a href="https://urait.ru/bcode/588450">https://urait.ru/bcode/588450</a> (дата обращения: 07.06.2026).Текст: электронный.
8	Соколов, Ю.И. Поведение потребителей на транспортном рынке : учебное пособие / И. М. Лавров, Е. А. Иванова, О. Г. Чуверина, Ю. И. Соколов. — Москва : УМЦ ЖДТ, 2025. — 256 с. — ISBN 978-5-907836-29-7.	УМЦ ЖДТ : электронная библиотека. — URL: <a href="https://umczdt.ru/books/1196/296787/">https://umczdt.ru/books/1196/296787/</a> (дата обращения 07.06.2026). — Режим доступа: по подписке. — Текст : электронный

6. Перечень современных профессиональных баз данных и информационных справочных систем, которые могут использоваться при освоении дисциплины (модуля).

Сайт Научно-технической библиотеки РУТ (МИИТ) <http://library.miit.ru>

Образовательная платформа ЮРАЙТ <https://urait.ru/>

7. Перечень лицензионного и свободно распространяемого программного обеспечения, в том числе отечественного производства, необходимого для освоения дисциплины (модуля).

1. Интернет-браузер (Yandex и др.).

2. Платформа MS Teams.

8. Описание материально-технической базы, необходимой для осуществления образовательного процесса по дисциплине (модулю).

Для проведения аудиторных занятий по дисциплине используется аудитория, оснащенная мультимедийным оборудованием: проектор, экран, персональный компьютер/ноутбук

9. Форма промежуточной аттестации:

Зачет в 3 семестре.

10. Оценочные материалы.

Оценочные материалы, применяемые при проведении промежуточной аттестации, разрабатываются в соответствии с локальным нормативным актом РУТ (МИИТ).

Авторы:

Н.Ю. Матвеева

Согласовано:

Заведующий кафедрой ЭТиУЧР

И.А. Епишкин

Председатель учебно-методической  
комиссии

М.В. Ишханян