

УДК 321.01:656.01

Горбунов А.А.

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова

119991, г. Москва, Ломоносовский проспект, д. 27, корп. 4, Российская Федерация

ВНУТРИРЕГИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

АННОТАЦИЯ

В статье рассматриваются социально-политические аспекты развития транспортной инфраструктуры регионов, а также определения её места и роли в формировании единой общенациональной транспортной системы. Целью работы являются концептуальное осмысление политики развития транспортной инфраструктуры в регионах как приоритетного направления государственной политики, а также конкретизация её теоретико-доктринальных оснований и практических механизмов применительно к внутри- и внешнеполитическим реалиям и приоритетам современной России. Опираясь на междисциплинарную методологию, а также на основные теоретико-методологические подходы, развиваемые в русле современной политической науки, автор показывает зависимость приоритетов государственной транспортной политики от конкретных условий социально-экономического развития регионов и текущей политической конъюнктуры. Делается вывод о важности таких приоритетов государственной транспортной политики для современной России, как транспортное освоение территорий, логистическая взаимосвязанность регионов, активное развитие всех видов транспорта, совершенствование транспортной инфраструктуры.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

государственная транспортная политика, транспортная система, региональная транспортная инфраструктура, развитие регионов и территорий, современная Россия.

A. Gorbunov

Lomonosov Moscow State University

27-4 Lomonosovskii prospect, Moscow 119991, Russian Federation

INTERREGIONAL POLICY OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN MODERN RUSSIA

ABSTRACT

The article examines the socio-political aspects of the development of the

regional transport infrastructure. Its place and role in the formation of the unified national transport system is defined. The article is aimed at conceptualizing the policy of transport infrastructure development in the regions as a key direction of the state policy. The specification of its theoretical and doctrinal foundations and practical arrangements in relation to the internal and external realities and priorities of modern Russia is also one of the aims of the article. Based on the interdisciplinary methodology and the underlying theoretical and methodological approaches developed in the framework of modern political science, the author shows the dependence of the priorities of the state transport policy on the specific conditions of socio-economic development of the regions and current political situation. The author makes the conclusion about the importance of the following priorities of the state transport policy in modern Russia: transport development and logistics linkages between the regions, the active development of all types of transport, improvement of transport infrastructure.

KEY WORDS

state transport policy, transport system, regional transportation infrastructure, regional development and territories of modern Russia.

Политика развития железнодорожной инфраструктуры в регионах России – это вопрос не локального значения. По мнению многих экспертов [1, с. 11], место России в международной экономике и системе отношений большей частью зависит от особенностей пространства, его свойств и качеств. Экономический рост опирается не только на доступ к финансовым ресурсам или рабочей силе, но и на развитую инфраструктуру, среди которой прежде всего выделяют транспортную и энергетическую.

К сожалению, в России пока не сложилось единого экономического пространства, которое позволило бы в полной мере освоить ресурсы субъектов Российской Федерации. Ограничителем его становления стала неравномерность регионального развития. Особенно заметна разница между областями Дальнего Востока и Сибири и регионами европейской части России.

В отличие от Западной и Центральной Европы в России не сложилось плотного, однородного по экономической освоенности пространства. Хозяйственная структура российской территории исторически формировалась как цепь хозяйственных анклавов (узлов, центров, районов), создававшихся по мере экономического продвижения с запада на восток. Больше половины экспортной продукции находится в отдалении на 3–4 тыс. км от европейских и дальневосточных границ. Перевернутость экспортной модели добавляет большие транспортные затраты. В этой связи нельзя не согласиться с утверждением Ф. Хилл и К. Гэдди, что «история экономического развития – это по большей части история преодоления препятствий, создаваемых расстоянием между торговыми партнёрами» [9, с. 18]. В России влияние больших

расстояний остаётся весьма ощутимым. Бездорожье и труднодоступность большей части территории по-прежнему существуют в стране [1, с. 26, 27].

Именно этим обусловлена стратегическая значимость проектов железных дорог на Дальнем Востоке России. Территориальная, демографическая, экономическая и военная характеристики Дальневосточного региона показывают, что интересы России в этих сферах пересекаются с интересами сильных и динамично развивающихся государств: Китая, Японии, США, – при том что в геополитической макроструктуре Дальнего Востока Россия сегодня не является доминирующим субъектом [6].

Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)» с 2002 г. определяла развитие транспортной системы страны. В этот период было осуществлено строительство первого пускового комплекса Томмот – Кердем, который относится к железнодорожной линии Беркамит – Томмот – Якутск, железнодорожной станции Чернышевское, относящейся к Калининградской железной дороге, совмещённого мостового перехода через реку Лена в районе города Якутск. Были введены в эксплуатацию несколько тоннелей, среди которых Лагар-Ануйский, принадлежащий Дальневосточной железной дороге, а также Большой Петлевой тоннель, находящийся на 1855-м км участка Белореченская – Туапсе. На основных направлениях перевозок был построен ряд пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации. Железнодорожная инфраструктура острова Сахалин также претерпела преобразования [7, с. 505].

Другой важный замысел – это освоение Арктического региона. И здесь нельзя обойтись без железных дорог. Россия занимает уникальное геополитическое положение в Арктическом регионе: доля российского сектора составляет 40%.

Заместитель секретаря Совета Безопасности РФ В. Назаров подчеркнул, что важнейшим национальным интересом России в Арктике является превращение этого региона в главную ресурсную базу страны в XXI в. и одновременно в зону мирного сотрудничества. Уже в настоящее время на Крайнем Севере добывается более 90% российских никеля и кобальта, 60% меди, более 90% металлов платиновой группы, извлекается около 80% газа и 60% нефти России [4].

Приоритеты освоения Арктики сформулированы в «Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года и на дальнейшую перспективу» [5].

Объединяя многочисленные проекты и замыслы развития железных дорог в России, можно сказать, что в будущем самые важные интернациональные потоки грузов и пассажиров будут стремиться в направлениях «Запад – Восток» и «Север – Юг». Направление «Запад – Восток» предусматривает создание масштабного сухопутного транспортного коридора из Европы в Японию через Россию, в котором будут ответвления на Китай, Монголию,

Корейский полуостров и Казахстан. В его состав могут, вполне естественно, войти II Международный транспортный коридор и участки Транссибирской магистрали. Благодаря этому направлению мы имеем альтернативный способ доставки контейнеров из Юго-Восточной Азии в Европу: теперь это можно делать не вокруг Индии и не через Суэцкий канал, а через порты Дальнего Востока вплоть до пограничных переходов и портов Северо-Запада России. К сожалению, этот путь ещё нуждается в приведении его в соответствие с современными требованиями. Для этого понадобятся развитие транспортных коммуникаций, узлов мультимодальной транспортной связи, инфраструктуры и логистики, модернизация портов Дальнего Востока и Северо-Запада России. Порты позволят состыковать коридор с международными коммуникациями.

Использование потенциала внутренних водных путей России может стать эффективным инструментом развития международного транспортного коридора «Север – Юг» [7, с. 426, 427]. Это позволит создать благоприятные условия для перевозки грузов и пассажиров по побережью Балтийского моря к Персидскому заливу. В будущем этот маршрут станет основной транспортной артерией страны.

Транспортная политика как одно из направлений деятельности государства в настоящее время всё в большей степени приобретает черты сложного, многогранного социально-политического феномена, обусловленного прежде всего специфической природой транспорта. Как известно, последний имеет свою политическую ресурсоёмкость, зависящую от политического пространства и времени, которая может, с одной стороны, потенциально увеличиваться в других условиях, а с другой стороны, становиться причиной создания новых политических ресурсов и роста объёма уже существующих. Развитие транспортных коммуникаций всегда выступало и продолжает выступать центральной частью политического курса государства как во внутренних делах, так и во внешних. Без неё невозможным бы стало развитие большинства других сфер жизни общества и государства. Транспорт влияет как на настоящее, так и на будущее страны. Именно он обеспечивает интенсивное и экстенсивное освоение пространств, становится условием модернизации и инновационного развития, позволяет занять достойное место в международной системе разделения труда. Государство при этом по-разному задействует различные аспекты этого фактора внутри страны и за её пределами, играя его настоящими и будущими преимуществами. Транспорт способствует глобализационному процессу, сближая народы, позволяя им вступать в постоянные контакты друг с другом, что приводит к формированию крепких информационных, экономических и культурных связей. Только благодаря транспортным коммуникациям происходит сокращение расстояний и затрачиваемого на них времени как в географическом, так и в социальном и культурном смыслах. Это позволяет увеличивать число со-

бытий, происходящих в единицу времени, повышать взаимозависимость и динамизм политических отношений. Это объясняет связь между прогрессом в транспортном развитии и вхождением государства в глобальные политические, информационные и экономические системы, что определяет приоритетность этого направления в политике страны.

На протяжении последних двух столетий развитие транспортных коммуникаций, ресурсов, центров производства и культуры оставалось осевой линией модернизации развитых стран. Их опыт показывает, что увеличение интенсивности общения и коммуникаций, доступных большим массам населения, увеличивает человеческий потенциал, концентрирует энергию, стимулирует мобильность, повышает политическую и экономическую активность общества, а значит, ведёт к инновациям. Мобильность населения, широкие возможности для общения и передвижения – это показатель уровня и качества жизни граждан страны. А высокое качество жизни граждан – это важнейшая предпосылка для формирования демократической политической системы, экономики, имеющей социальную ориентацию, и развития гражданского общества.

Последняя четверть XIX в., когда пружиной промышленного развития стал именно железнодорожный транспорт, убедительно это доказала. Тесная связь железнодорожного транспорта с экономикой, политической сферой и геополитическими интересами страны обеспечила модернизационный прорыв во всех этих областях. Ту же роль играл транспорт и в СССР, обеспечивая развёртывание модернизационного и геополитического потенциала в интересах страны. На сегодняшний день транспорт остаётся системообразующей отраслью государства, от его развития зависят состояние народного хозяйства и место России в мире.

Как было отмечено Президентом России В.В. Путиным, «история российских железных дорог неразрывно связана с историей самой страны ... По железным дорогам перевозится 45 процентов грузов; в среднем каждый житель России пользуется поездами восемь раз в год ... от работы железных дорог России во многом зависит динамика развития всей страны, качество национальной экономики и ее глобальная конкурентоспособность» [2].

Таким образом, можно утверждать, что развитие транспорта влияло и продолжает влиять как на социальную, так и на политическую сферы жизни общества, обеспечивая материальное и духовное благополучие, определяя ориентиры будущего. Развитие транспорта – задача не только техники и экономики, но и политики. Она не может быть решена лишь узкими специалистами, это стержневая задача для государства, объединяющего разработки специалистов из разных областей знания [7, с. 9–14].

В истории России в зависимости от исторического периода акценты в развитии транспортной инфраструктуры существенно менялись, однако представляется, что фундаментальные приоритеты были неизменны.

Одной из важнейших черт политики в сфере развития транспортной инфраструктуры в регионах была корреляция между теорией и практикой: теоретические разработки и концептуальные выводы учёных во многом способствовали практической реализации инфраструктурных проектов в сфере транспорта. При этом значение теоретических разработок в этой сфере двояко. С одной стороны, в периоды активной реализации государственной политики они подкрепляли и усиливали своими доводами актуальный политический курс по развитию транспортной инфраструктуры. С другой стороны, в периоды спада государственного интереса к этому направлению они стимулировали его возвращение и подчёркивали необоснованно забытую актуальность осуществления региональной транспортной политики.

Ключевыми вопросами, стоящими перед современными исследователями в области транспортной политики, являются следующие: насколько эффективной можно считать предшествующую современному этапу политику развития транспортной инфраструктуры? И какие уроки из прошлого можно извлечь для совершенствования актуальной политической повестки в данной области?

Отвечая на первый вопрос и обобщая исторический опыт России, можно сказать, что признать эту политику в целом эффективной было бы преувеличением. Безусловно, осознание необходимости развития и модернизации транспортных коммуникаций было характерно для всех исторических периодов. Развитие региональной транспортной инфраструктуры отвечало экономическим и геополитическим приоритетам страны, потребностям в обеспечении мобильности населения, обеспечении социально-культурного единства и т. д.

Вместе с тем, несмотря на наличие концептуального понимания и широкого спектра теоретических наработок, ряд проблем так и не нашёл своего решения в течение нескольких веков. К основным из них следует отнести уровень региональных диспропорций, дисбаланс в транспортном охвате различных территорий, слабую транспортную освоенность регионов Севера, Сибири и Дальнего Востока, изношенность и медленный темп обновления транспортной инфраструктуры, несвязанность различных видов транспорта в единые коммуникационно-логистические сети.

Говоря конкретно, эпоху царской России стоит критиковать за частое отсутствие политической воли у высшего руководства страны, что могло быть обусловлено недопониманием важности развития этого направления политики, а на практике приводило к отсутствию комплексности и системности реформирования. Главными недочётами советской политики (этический аспект, который выражался, к примеру, в использовании принудительного труда заключённых для строительства дорог в максимально короткие сроки, мы оставляем за скобками) являются, на наш взгляд, сохранение крена в сторону развития отдельных видов транспорта в ущерб другим и усиление

региональных контрастов по шкале доступности и густоты региональной транспортной сети.

На наш взгляд, в число важнейших государственных приоритетов в области транспортной политики сегодня и в обозримой перспективе должны войти такие позиции, как транспортное освоение территорий, логистическая взаимосвязанность регионов, активное развитие всех видов транспорта, совершенствование транспортной инфраструктуры. Эффективное функционирование и развитие транспортной системы для современной России – это задача, которая актуальна с позиции разноплановых приоритетов: это один из ключевых факторов экономического роста, качественного улучшения уровня жизни, стимулирования мобильности населения, повышения конкурентоспособности российской экономики на мировом рынке товаров и услуг, связности территорий и их кумулятивного роста [8].

Политические процессы, происходящие на наших глазах, свидетельствуют о том, что региональная политика – это очень динамичная сфера деятельности [3]. Воссоединение Крыма с Россией открывает перед страной новые геополитические и экономические горизонты, а вместе с ними – и новые вызовы. Одним из них является обеспечение транспортной связанности нового региона со страной, включение его в единые транспортные потоки.

ЛИТЕРАТУРА

1. Вардомский Л.Б. Российское порубежье в условиях глобализации. М.: ЛИБРОКОМ, 2009. 216 с.
2. Выступление Президента Российской Федерации Путина В.В. на пленарном заседании III Железнодорожного съезда 29 ноября 2017 г. [Электронный ресурс] // Президент Российской Федерации: [сайт]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/56240> (дата обращения: 01.12.2017).
3. Кочетков Е.Е. Региональная политика и развитие федеративных отношений в России: опыт и уроки 1990-х гг. // Вестник Российской нации. 2010. № 3. С. 154–161.
4. Ларионова Т. Ресурсной базе – освоение // Транспорт России. 2014. 27 февраля.
5. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 года и на дальнейшую перспективу (утверждены Президентом РФ 18.09.2008 Пр-1969) // Российская газета. 2009. 30 марта.
6. Рубан Л.С. Геостратегические интересы Российской Федерации на Дальнем Востоке. М.: Наука, 2006. 408 с.
7. Транспортная политика России: история и современность: антология. М.: Российский университет транспорта (МИИТ), 2011. 568 с.
8. Федякин А.В. Эволюция приоритетов государственной транспортной политики России в посланиях Президента РФ Федеральному Собранию 1994-2015 гг. // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. 2016. № 1. С. 70–86.
9. Хилл Ф., Гэдди К. Сибирское бремя: Просчёты советского планирования

и будущее России. М.: Научно-образовательный форум по международным отношениям, 2007. 328 с.

REFERENCES

1. Vardomsky L.B. *Rossiiskoe porubezh'e v usloviyakh globalizatsii* [The Russian borderline in the context of globalization]. Moscow, LIBROKOM Publ., 2009. 216 p.
2. [Speech by the President of the Russian Federation Vladimir V.V. at the plenary session of the Third Railway Congress on November 29, 2017]. In: *Prezident Rossiiskoi Federatsii* [The President of the Russian Federation]. Available at: <http://kremlin.ru/events/president/news/56240> (accessed: 01.12.2017).
3. Kochetkov E.E. [Regional policy and the development of federal relations in Russia: experience and lessons of the 1990^s]. In: *Vestnik Rossiiskoi natsii* [Bulletin of the Russian Nation], 2010, no. 3, pp. 154–161.
4. Larionova T. [The resource base – development]. In: *Transport Rossii* [Transport of Russia], 2014, February 27.
5. [The foundations of state policy of the Russian Federation in the Arctic until 2020 and beyond (approved by the President of the Russian Federation 18.09.2008 Pr-1969)]. In: *Rossiiskaya gazeta*, 2009, March 30.
6. Ruban L.S. *Geostrategicheskie interesy Rossiiskoi Federatsii na Dal'nem Vostoke* [Geostrategic interests of the Russian Federation in the Far East]. Moscow, Nauka Publ., 2006. 408 p.
7. *Transportnaya politika Rossii: istoriya i sovremennost'* [The transport policy of Russia: history and modernity]. Moscow, Moscow State University of Railway Engineering (MIIT) Publ., 2011. 568 p.
8. Fedyaikin A.V. [The evolution of the priorities of the state transport policy of Russia in the messages of the President of the Russian Federation to the Federal Assembly, 1994–2015]. In: *POISK: Politika. Obshchestvovedenie. Iskusstvo. Sociologiya. Kul'tura* [SEARCH: Politics. Social studies. Art. Sociology. Culture], 2016, no. 1, pp. 70–86.
9. Hill F., Geddie K. *Sibirskoe bremya: Proschety sovetskogo planirovaniya i budushchee Rossii* [Siberian burden: the Failures of the Soviet planning and the future of Russia]. Moscow, Scientific and educational forum on international relations Publ., 2007. 328 p.

ДАТА ПУБЛИКАЦИИ

Статья поступила в редакцию 22.11.2017

Статья размещена на сайте: 27.03.2018

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Горбунов Антон Александрович – кандидат технических наук, докторант кафедры российской политики Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова; e-mail: 171950@rambler.ru

Anton A. Gorbunov – PhD in Technical sciences, degree-seeking candidate at the Department of Russian politics, Lomonosov Moscow State University; e-mail: 171950@rambler.ru

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ / FOR CITATION

Горбунов А.А. Внутрирегиональная политика развития транспортной инфраструктуры в современной России // Вестник Московского государственного областного университета (электронный журнал). 2018. № 1. URL: www.evestnik-mgou.ru

Gorbunov A.A. Interregional policy of transport infrastructure development in modern Russia. In: *Bulletin of Moscow Region State University (e-journal)*, 2018, no. 1. URL: www.evestnik-mgou.ru