



004600405

На правах рукописи

Голиусов Юрий Федорович

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА КАК
ФАКТОР НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ
(ЕВРАЗИЙСКИЙ АСПЕКТ)**

**Специальность 23.00.02 -
политические институты, процессы
и технологии**

Автореферат

**диссертации на соискание ученой степени
доктора политических наук**

Москва
2010

1 АПР 2010

**Работа выполнена в Институте социально-политических
исследований РАН**

Научный
консультант –

Иванов Вилен Николаевич
член-корреспондент РАН,
доктор философских наук, профессор

Официальные
оппоненты:

Дмитриев Анатолий Васильевич,
член-корреспондент РАН,
доктор философских наук, профессор

Романов Роман Михайлович,
доктор политических наук, профессор

Новиков Алексей Викторович,
доктор социологических наук, профессор

Ведущая
организация –

**Военный университет
Министерства обороны
Российской Федерации**

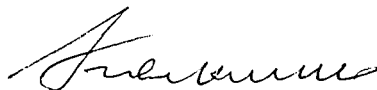
Защита состоится «31» марта 2010 г. в 14 часов на заседании Диссертационного совета Д.002.011.03 при Учреждении Российской академии наук Институте социологии РАН по адресу: 117218, г.Москва, ул. Кржижановского, 24/35, корп. 5, каб. 207.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ИС РАН.

Объявление о защите и автореферат соискателя опубликованы 25 января 2010 г. на официальном сайте ВАК Минобрнауки РФ «Объявления о защите докторских диссертаций» - <http://vak.ed.gov.ru/>.

Автореферат разослан «___» февраля 2010 г.

Ученый секретарь
Диссертационного совета,
кандидат исторических наук



В.К.Коломиец

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Утрата статуса супердержавы обернулась для России значительным упадком ее международного влияния, резким повышением рисков и угроз ее национальной безопасности, снижением возможностей защиты и продвижения за рубеж национальных интересов. Возрастание геополитических рисков проявилось и в приближении государственных границ к жизненно важным центрам России. Возникли множественные потенциальные угрозы сухопутным, воздушным, морским транспортным каналам. На политическое позиционирование страны стали оказывать существенное влияние экономически мало освоенные и удаленные российские территории. Плохо связанные транспортно или вообще оторванные от индустриального центра они вызывают нездоровый интерес у перенаселенных соседей. Целостность экономического пространства страны, крепость связей между ее регионами, в гораздо большей мере, чем ранее, стали зависеть от уровня развития транспорта. В условиях формирования новой модели развития мировой экономики транспорт все больше становится инструментом реализации национальных интересов России, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе.

Существенно актуализируют тему диссертации задачи, сформулированные в ряде президентских посланий и в программных установках по развитию транспортного комплекса Российской Федерации.

Основные национальные транспортные пути, формирующие опорную транспортную сеть страны, активно встраиваются в международные транспортные сети, что не только позволяет выбирать оптимальные маршруты товародвижения, повышать скорость доставки грузов, но и обеспечивать надежность перевозок. Последнее в настоящее время приобретает особую важность в решении социально-экономических проблем страны, в обеспечении ее территориальной целостности и суверенитета. На фоне растущей активизации военных, техногенных, террористических угроз, разрабатываемые за рубежом, в том числе в сопредельных странах Евразии, конкретные транспортные программы означают не просто вытеснение экономики России с рынка в этом важнейшем регионе мира, но и укрепление фактически мобилизационно подготовленного плацдарма, если не для прямого военного вторжения, то для различных потенциально опасных акций. В этой связи поставленные задачи по обеспечению конкретных мер поддержки и стимулирования

деятельности транспортного комплекса страны, эффективное встраивание его в транспортное пространство Евразии представляют весомую составляющую государственной транспортной политики.

Степень научной разработанности проблемы. Миссию транспорта в России еще в XIX веке определил Д.И.Менделеев, сформулировав ее как «центр гравитации страны». В политических науках изучение проблем транспорта страны через призму обеспечения национальной безопасности можно разделить на ряд исследовательских направлений. Первое направление научных исследований касается разработки различных парадигм, концептуальных и методологических подходов изучения проблем национальной безопасности. Во многом эти поиски пересекаются в процессе разработки Концепции национальной безопасности, Военной доктрины Российской Федерации, Морской доктрины Российской Федерации, в документах и материалах Государственного Совета РФ, Федерального Собрания РФ, Санкт-Петербургского и Балтийского экономических форумов 2001-2007 гг., в ежегодных Посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию РФ, тематических докладах научных учреждений, отраслевых институтов, результатах мониторинговых исследований ИСПИ РАН «Россия: Центр и регионы».

Второе направление в контексте исследуемой темы связано с идеей евразийства, которая на протяжении многих десятилетий появлялась, угасала и снова появлялась неоднократно. Сначала об этом писали Н.С.Трубецкой, П.Н.Савицкий, П.П.Сувчинский, Г.В.Фроловский, В.Н.Ильин, Н.Н.Алексеев, Н.Я.Данилевский, В.П.Никитин; затем А.Акаев, П.Быков, Г.В.Вернадский, Л.Н.Гумилев, Н.А.Назарбаев, Н.И.Рыжков, Орлова И.Б., Панарин А.С.¹

¹ См.: Вернадский Г.В. Начертание Русской истории // Евразия. Исторические взгляды русских эмигрантов. – М., 1992; Гумилев Л.Н. Ритмы Евразии. – М., 1992; Данилевский Н.Я. Россия и Европа. – Санкт-Петербург, 1995; Трубецкой Н.С. Европа и человечество // Глобальные проблемы и перспективы цивилизации. – М., 1993; Он же. Общевеэразийский национализм // Россия между Европой и Азией. – М., 1993; Назарбаев Н.А. Евразийский союз: идеи, практика, перспективы. 1994-1997. – М., 1997; Акаев А. Трудная дорога к демократии. – М., 2002; Быков П. Глобализация и регионализация: российские интересы и перспективы евразийской интеграции // Российский экономический журнал. – 2001. – № 7; Орлова И.Б. Евразийская цивилизация: социально-историческая ретроспектива и перспектива. – М., 1998; Панарин А.С. Россия в цивилизационном процессе (между атлантизмом и евразийством). – М., 1995; Основы евразийства – М., 2002.

В третьем – осуществляется исследование конкретных сторон политической трансформации в условиях глобализации, когда анализируются различные сферы общественной жизнедеятельности, в том числе развитие транспортного комплекса. С этими процессами тесно связаны научные поиски академиков РАН В.Н.Кудрявцева, Д.С.Львова, Г.В.Осипова, С.Ю.Глазьева, членов-корреспондентов РАН М.К.Горшкова, А.В.Дмитриева, В.Н.Иванова, Р.Г.Яновского, а также таких авторов, как А.А.Горбунов, А.С.Дугин, В.П.Култыгин, В.К.Левашов, А.С.Панарин, Ю.В.Яковец, В.И.Якунин.¹

В качестве самостоятельных источников информации по исследуемой проблеме следует выделить работы М.К.Бандмана, А.В.Володина, С.С.Гончаренко, А.А.Горбунова, К.Е.Каратаевой, А.В.Ковтунова, И.Г.Конорева, В.А.Корзуна, А.Ф.Котляренко, П.В.Куренкова, В.А.Ламина, Р.Г.Леонтьева, А.Г.Мартынова, В.Ю.Малова, О.В.Соколовой, В.А.Хмеля, касающиеся транспортной стратегии в морском, воздушном и наземном пространстве, транспортной безопасности, учета на транспорте приоритетных интересов обеспечения национальной безопасности².

¹ См.: Дмитриев А.В., Кудрявцев В.Н. Введение в общую теорию конфликтов. – 2-е издание. – М., 1995; Львов Д.С. Концепция управления национальным имуществом. – М., 2002; Осипов Г.В. Россия: национальные интересы и социальные приоритеты. – М., 1997; Он же. Социология и общество. – М., 2007; Глазьев С.Ю. Место России в меняющихся взаимоотношениях центра и периферии мировой экономики. – М., 2002; Горшков М.К. Российское общество в условиях трансформации: (социологический анализ). – М., 2000; Иванов В.Н. Россия федеративная: кризис и пути его преодоления. – М., 1999; Яновский Р.Г. Социальная динамика гуманитарных перемен. – М., 2001; Горбунов А.А. Железнодорожный транспорт в геополитической стратегии России. – М., 2007; Дугин А.С. Основы геополитики. Геополитическое будущее России. Мыслить пространством. – М., 1999; Култыгин В.П. Незападные концепции глобализации. – М., 2002; Левашов В.К. Глобализация, социальная безопасность и национальная стратегия // Национальные интересы. – 2001. – № 5-6; Панарин А.С. Искушение глобализмом. – М., 2000; Яковец Ю.В. Глобализация и взаимодействие цивилизаций. – М., 2001; Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. – М., 2005.

² См.: Бандман М.К. Значение транспортного комплекса Азиатской России в укреплении экономической безопасности страны // Стратегические ориентиры развития Сибири и Дальнего Востока: Материалы Всерос. науч.-практ. семинара, г.Красноярск, апрель 2001 г. – Красноярск, 2001; Гончаренко С.С. России необходимо мировое лидерство (Транспортная стратегия в судьбе России). – Новосибирск, 2004; Он же. России необходимы транспортно-промышленные проекты векового значения // Вестник транспорта. – 2007. – № 6. – С. 5-9; Горбунов А.А. Железнодорожный транспорт в геополитической стратегии России. – М., 2007; Каратаева К.Е. Вопросы

Особо следует отметить материалы Байкальского экономического форума «Россия XXI века как трансконтинентальный мост между Европой, Азией и Америкой» (2001, 2006 гг.) и Санкт-Петербургского экономического форума (2005 и 2006 гг.), а также Евразийского транспортного Союза, Шанхайской организации сотрудничества, ЕврАзЭС, СНГ¹.

Отдельный раздел составляют работы, имеющие важное значение для обеспечения национальных интересов и национальной безопасности, касающиеся интеграционных проблем транспортного комплекса на постсоветском пространстве, состояния и перспектив развития международных транспортных коридоров, региональных транспортных магистралей, Северного морского пути и всего транспортного комплекса Арктики. К ним относятся научные публикации С.А.Анисимова,

развития транспортного коридора «Север-Юг»: место и роль России // Стратегические проблемы экономической реформы в России: Сб. ст. - М., 2002; Ковтунов А.В., Котляренко А.Ф., Куренков П.В. Роль транспортной системы России в геополитике, геоэкономике, геологистике. - Самара, 2003; Конорев И.Г. Система транспортной безопасности – составляющая часть транспортной стратегии России // Транспортная безопасность и технологии. - М., 2004; Корзун В.А. Интересы России в мировом океане в новых геополитических условиях. - М., 2005; Ламин В.А. Экономико-географические императивы формирования транспортной системы России // Историческая наука на пороге XXI века. - Новосибирск, 2001; Леонтьев Р.Г., Хмель В.А. Международные транспортные коридоры: трансформации региональной инфраструктуры. - М., 2003; Малов В.Ю. Транспортная система азиатской части в новых геополитических условиях // ЭКО: Экономика и организация промышленного производства. - 2004. - № 5; Мартынов А.Г. Транспорт России в системе государственного регулирования и действия рыночных отношений. - М., 1999; Персианов В.А. Геоэкономические проблемы и практические вопросы формирования на территории России международных транспортных коридоров // Промышленная политика в Российской Федерации. - 2005. - № 12; Соколова О.В. Экспорт транспортных услуг России: современное состояние и перспективы развития - М., 2002; Комплексная стратегия развития транспортной системы России на долгосрочную перспективу 2006-2020 гг.: Вестник ФАЦ. Спецвыпуск. – 2006. - № 7.

¹ См.: Россия XXI века как транспортный мост между Европой, Азией и Америкой: Байкальский экономический форум / Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. Спецвыпуск. – 2001. - № 5; Евразийские транспортные связи / Евразийский транспортный союз. – СПб., 2003; Хартия Шанхайской организации сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. – 2002. - № 4; Московско-Шанхайская модель миропорядка XXI века. – М., 2006; Транспорт и экономический рост России и государств Содружества. Россия в условиях становления единой транспортной системы Евразийского континента: Аналитический доклад на СПб. экономическом форуме 2005 г. – М., 2005; Россия в АТЭС и в АТР. – М., 2001.

В.В.Васильева, Е.М.Васильевой, С.С.Гончаренко, Ю.А.Евдокимова, К.Е.Каратаевой, В.Н.Лившица, В.М.Пазовского, В.А.Персианова, С.А.Проскурина, Е.И.Сыченковой.¹

Объект исследования – государственная транспортная политика в системе обеспечения национальной безопасности Российской Федерации.

Предмет исследования – политические процессы, способствующие развитию транспортных связей для продвижения национальных интересов России на евразийском континенте, обеспечения транспортной безопасности на этом направлении.

Гипотеза исследования – только эффективная государственная транспортная политика страны сможет обусловить развитие широких транспортно-коммуникационных связей, способствующих созданию институциональных организационно-политических механизмов защиты российских национальных интересов и обеспечению национальной безопасности Российской Федерации на евразийском направлении.

Цель исследования состоит в разработке системы концептуальных положений, определяющих основные направления и механизмы реализации государственной транспортной политики, подчиненной задачам обеспечения национальной безопасности России.

Для достижения поставленной цели предлагается решение следующих задач:

- выявить на основе проведенного анализа характер и специфику транспортной безопасности России в условиях радикально изменившихся геополитических и геоэкономических отношений;

¹ См.: Анисимов С.А. Северный морской путь – общенациональная единая транспортная и коммуникационная система Российской Федерации // Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. - 2001. - № 5; Васильев В.В. Борьба за природные ресурсы Арктики // ЭКО. - 2007. - № 1; Геополитические и социально-экономические проблемы создания международных транзитных транспортных коридоров. В 2 т. - Иркутск, 2004; Евдокимов Ю. Экономическая безопасность России во многом определяется развитием портов Северо-Запада // Морские вести России. - 2005. - № 5; Евроазиатские транспортные связи: История. Современность. Перспективы. - СПб., 2003; О перспективах развития российских транспортных коридоров Европа-Азия: Спр. мат. - М., 2002; Каратаева К.Е. Проблемы и перспективы развития Северного морского пути // Россия и глобализация: аналитический альманах. - М., 2006. - № 6; Пазовский В.М. Возрождение Северного морского пути: оценка российских специалистов // ЭКО. - 2001. - № 12; Состояние транспортного комплекса Севера и предложения по его развитию. - М., 2001; Сыченкова Е. Перспективы Евроарктического сотрудничества // Государственная служба. - 2007. - № 1.

- исследовать политические и экономические детерминанты российской транспортной политики на постсоветском пространстве Евразии;

- выявить геополитический и геоэкономический потенциал российского транспортного комплекса для его целенаправленного использования в целях обеспечения национальной безопасности России в современных геополитических условиях;

- в контексте национальной безопасности раскрыть актуальные организационно-политические проблемы транспортного комплекса на стратегических евроазиатских направлениях;

- проанализировать политическую составляющую транспортной интеграции России в едином транспортном пространстве Евразии;

- оценить степень взаимодействия, сходства и различия в формировании транспортной политики в рамках международных объединений государств: СНГ, ЕврАзЭС, ШОС, Международной Евроазиатской конференции по транспорту, Евроазиатского транспортного Союза.

- осуществить политический анализ содержания стратегических государственных документов, обеспечивающих перспективное развитие транспортного комплекса страны;

Теоретическую основу диссертации составили концептуальные работы отечественных и зарубежных авторов, раскрывающих сущность и содержание национальной безопасности России и ее транспортной составляющей как ключевого фактора в евразийской интеграции.

В методологическом плане диссертационная работа основывается на системном и диалектическом подходах, а также на историческом и логическом анализе политики обеспечения безопасности России в разных социальных и международных условиях. Данные подходы сочетают в себе методы различных уровней социологического и политологического знания, анализ статистических и эмпирических показателей, находящихся в состоянии изменения и развитии.

Эмпирическая база исследования представлена материалами социологического мониторинга «Россия: Центр и регионы» за 2001-2008 гг. (с участием автора); результатами вторичного анализа данных социологических исследований ИСПИ РАН, Центра политологии ИС РАН, кафедры политологии и политической социологии РАГС по проблемам национальной безопасности; материалами Санкт-Петербургского и Байкальского экономических форумов, участником

которых был автор; статистическими данными Госкомстата России, оперативными материалами Минтранса, МПС и ряда других ведомств Российской Федерации.

Научная новизна исследования состоит в концептуальных методологических и методических разработках и аналитических выводах автора.

1. Доказано, что практика развития системы национальной безопасности, с учетом неотъемлемой ее транспортной составляющей, предстает как социальный-политический процесс, в котором транспортный комплекс выполняет интеграционную роль;

2. Разработан вариант интегративной модели встраивания транспортной сети в систему национальной безопасности страны, который может использоваться как методологическое основание политологического и социологического знания, а также как средство систематизации различных социально-политических концепций, объясняющих характер новых вызовов и угроз национальной безопасности России;

3. Уточнен и в значительной степени обновлен понятийный аппарат изучения национальной безопасности и ее транспортной составляющей, в частности, таких политических категорий, как «национальные интересы», «внутренние и внешние угрозы», «транспортная безопасность», «безопасность транспортной деятельности», «безопасность на транспорте». Углублена трактовка транспортной безопасности, понимаемой в широком смысле как фактор, способствующий реализации и защите национальных интересов России.

4. Обоснована необходимость разработки и поддержки на всем Евразийском ареале с приоритетом на постсоветском пространстве (в рамках СНГ, ЕврАзЭС, ШОС) системы интеграционных мер по созданию единого коммуникационно-транспортного пространства. Доказана необходимость активизации участия России в создании и развитии международных транспортных коридоров, транспортных проектах, в том числе Северного Морского пути, способствующих поступательному развитию интеграционных политико-экономических процессов, а также обеспечению безопасного и устойчивого развития страны. Исходя из насущных потребностей обеспечения национальной безопасности обоснована потребность в широкомасштабной экономико-финансовой государственной поддержке отечественного транспортного комплекса;

5. Сформулирован геополитический подход к определению национальной безопасности России с опорой на транспортные коммуникации на евразийском пространстве; определена степень потенциальных геополитических и геоэкономических возможностей транспортной системы России в защите стратегических интересов и территориальной целостности государства от внутренних и внешних угроз, в обеспечении долговременного устойчивого развития страны, ее регионов;

6. С целью предотвращения террористических актов на транспортных коммуникациях и в связи с масштабной модернизацией отечественных транспортных сетей обоснована необходимость дальнейшего исследования проблемы терроризма. В особенности это важно на ресурсоемких направлениях: евроазиатском, северном и арктическом, а также в системе международных транспортных коридоров, наиболее уязвимых к террористическим вызовам.

Положения, выносимые на защиту.

1. Геополитическое и стратегическое значение российского транспортного комплекса связано, в первую очередь, с обеспечением военно-политической и экономической безопасности Российской Федерации. Это определяется как географическим положением России, ее обширной территорией, крупными стратегическими запасами природных ресурсов и мощностями по их добыче и переработке, так и оборонной инфраструктурой, рассредоточенной практически по всем ее регионам.

2. Изменение геополитической ситуации и позиционирование России в мировом сообществе и на евразийском пространстве в качестве мощной державы выдвигают новые требования к ее транспортному комплексу. Транспортные сети, определяемые ранее только как инструмент для внутреннего и внешнего грузообмена и пассажирских перевозок, нуждаются в принципиально новых определениях их роли и места в обеспечении целостности и нерушимости границ, единого экономического пространства, конструктивного встраивания в глобальную экономику и глобальную систему безопасности.

3. Возрастает роль транспортного комплекса России в обеспечении безопасности наземных транспортных коридоров, в контроле над морским, воздушным и космическим пространством европейского и азиатского Севера и Арктики, в сдерживании давления стран НАТО и США в северном геополитическом пространстве России. Здесь

дислоцирована значительная часть Вооруженных Сил страны, являющихся силовой основой решения задач национальной безопасности.

4. Ряд проектов транспортной инфраструктуры в геополитическом плане позиционируются как «вторая очередь» крупных проектов советской эпохи. К ним относятся вторая линия Волго-Донского канала (одного из крупнейших, экономически выгодных инфраструктурных проектов), кардинальным образом улучшающая судоходное сообщение между Каспийским и Черным морями; дающая выход Прикаспийским государствам в Черное и Средиземное море, т.е. Мировой океан, качественно изменяющая их геополитическое положение, позволяющая им стать морскими державами; строительство Каспийско-Азовского судоходного канала, значительно повышающего транзитно-транспортный потенциал российских партнеров по Евразийскому экономическому сообществу. Решение проблем транспортной сферы позволит повысить конкурентоспособность российской экономики и облегчит процесс интеграции народного хозяйства РФ в сложившуюся международную экономическую систему. На этом направлении поддержки национальных интересов выделяется 2 приоритетных транспортных направления, на которых следует сосредоточить основные силы и средства: с Дальнего Востока в Западную Европу (Транссибирская железнодорожная магистраль, БАМ и Северный морской путь) и от Балтики до Персидского залива через Каспий и Иран (МТК "Север - Юг", 60% которого проходит по территории Российской Федерации).

5. Ключевым ресурсобеспечивающим направлением в перспективе должен стать высокоширотный Северо-Сибирский транспортный коридор. Масштабности сегодняшним задачам обеспечения национальной безопасности России отвечает восстановление и развитие Северного морского пути, решающем задачи в области военной безопасности, защиты и охраны государственной границы, экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации.

Целью совершенствования данных направлений является не столько увеличение государственных доходов, сколько необходимость избежать перспективы окончательного превращения экономики нашей страны в сырьевую. Эта перспектива вполне реальна в том случае, если Россия окажется отрезанной от международных грузопотоков, ее выход на международные рынки будет затруднен, а товары евразийской торговли пойдут по конкурентным маршрутам (ТРАСЕКА, Транскитайская дорога).

6. Проблемы укрепления национальной безопасности Российской Федерации взаимосвязаны и взаимообусловлены транспортной

безопасностью. Политическую значимость транспортной безопасности следует понимать как системное свойство транспортной системы страны, позволяющее России развиваться в динамичных условиях неопределенности и риска, интернационализации экономики, безопасное вхождение ее в международное разделение труда, исключающее участие страны в дорогостоящих проектах и программах, способных поставить ее в глобальную зависимость от экономически развитых стран. Экономическая основа национальной безопасности предопределяет необходимость включения транспортной системы страны в транспортные коммуникации глобального характера в интересах формирования условий и создания предпосылок для управления ситуацией, при которой Россия становится ключевым партнером в мировом хозяйственном обороте.

7. Теоретические и методологические основы построения моделей транспортной безопасности объединены общими методологическими началами, ориентированными на рыночные механизмы реализации масштабных программ и проектов, с учетом долгосрочных последствий их реализации для национальной безопасности России.

8. Концептуальный политологический подход определяет эффективную транспортную систему России, с одной стороны, как основополагающий элемент инфраструктуры настоящего и будущего роста экономики страны, ее безопасного развития; с другой стороны, как фактор внутрироссийских и постсоветских интеграционных связей. Сегодня только плохое состояние шоссейных дорог, а порой, и само их отсутствие, является серьезным тормозом социально-экономического развития. Ежегодная сумма экономических потерь только в России от неудовлетворительного состояния дорог составляет более 3% ВВП (на всю оборону тратится 2,7%). Мобильность, подвижность населения России – почти в 2,5 раза ниже, чем в развитых зарубежных странах. Не менее значимым является и развитие железнодорожных, воздушных, водных путей сообщения. Существенным фактором сокращения издержек в экономике должно стать развитие речных перевозок, строительство морских портов, создание авиа- и судостроительных корпораций как важных звеньев инновационной экономики и оборонного потенциала России.

Научная значимость и практическая ценность диссертации. Научная значимость исследования заключается в возможности использования основных его положений и выводов в дальнейшей разработке теоретических и методологических основ современной

политологии, политической и экономической социологии, а также политического и социального управления. Материалы диссертации содержат теоретические, фактические сведения, статистические материалы, конкретные методы решения политических и социально-экономических проблем и могут составить основу специальных курсов по политологии, политической социологии, государственному и муниципальному управлению для студентов вузов.

Практическая ценность диссертации заключается в разработке рекомендаций, которые могут быть использованы властными структурами федерального и регионального уровней, а также в межгосударственном сотрудничестве на постсоветском пространстве. Диссертационное исследование направлено на решение актуальной задачи по созданию практической основы для корректировки курса либеральных реформ России, нивелированию их негативных политических и социальных последствий, для укрепления государственной целостности и национальной безопасности России.

Апробация работы. Основные положения диссертации прошли апробацию на Санкт-Петербургском экономическом форуме (2006 г.) и Байкальском экономическом форуме (2006, 2007, 2008, 2009 гг.), Международном научно-практическом семинаре «Межрегиональное и приграничное сотрудничество в рамках ЕврАзЭС: реализация принятых решений» (Барнаул, март 2005 г.), XVI Кондратьевских чтениях (Москва, 2006 г.), на VI Международном социальном конгрессе «Глобализация: настоящее и будущее России» (Москва, 2006 г.), а также на ряде региональных научно-практических конференциях в гг. Хабаровске, Воронеже, Тюмени, Санкт-Петербурге в 2006-2008 гг.

Структура диссертации. Работа состоит из введения, пяти глав, заключения, списка использованных источников и литературы и приложений.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обоснована актуальность исследуемой проблемы, показана степень ее разработанности, определены цели, задачи, объект, предмет исследования, сформулированы положения, выносимые на защиту, раскрыты новизна, теоретическая и практическая значимость работы.

Глава I. Государственная транспортная политика и национальная безопасность: методологические подходы. Теоретико-методологическую основу любой концепции составляет система понятий. Логичной представляется последовательность построения системы понятий теории национальной безопасности: национальное достояние (ресурсы, богатство, их ценность) – ущерб – опасность – безопасность. Не вызывает сомнений тот факт, что национальная безопасность – самая злободневная для России проблема, постоянно находящаяся в поле зрения Президента Российской Федерации и всех государственных структур. На ее решение нацелены многие официальные документы. Прежде всего, Конституция Российской Федерации (1993 г.), Концепция национальной безопасности РФ (в редакции от 10 января 2000 г.). Кроме нее приняты Концепция внешней политики РФ, Военная доктрина РФ, Морская доктрина РФ на период до 2020 г. и множество других документов, относящихся в сфере национальной безопасности. К ним относится и ряд федеральных законов, которые регулируют режим чрезвычайного и военного положения на территории РФ, деятельность отдельных спецслужб и правоохранительных органов. В последнее время были приняты Законы о борьбе с терроризмом и экстремизмом, существует целый ряд других профильных законов, связанных с обеспечением национальной безопасности и в той или иной мере регулирующие транспортную деятельность. Важно уточнить соотношение понятий «ценность», «потребность» и «интерес». «Национальные интересы, - пишет, академик Г.В.Осипов, - это совокупность жизненно важных потребностей, удовлетворение которых обеспечивает существование и возможность прогрессивного развития каждого российского гражданина, российского общества и российского государства»¹. Потребность же, есть объективное состояние субъекта (человека, коллектива, общества, страны и т.п.), которое им может и не осознаваться, либо осознаваться искаженно.

¹ Осипов Г.В. Социология и общество. – М., 2007. – С. 85.

Именно в потребностях, а не интересах видна глубинная, объективно-субъективная основа ценностей. Человеческая деятельность вообще есть преобразование ценностей, причем чем больший планируется результат, тем больших он требует вложений, затрат. Национальное достояние страны — это вся совокупность (или система) национальных ценностей, которые законно, легитимно принадлежат данной стране, доступны ее народу и могут им использоваться для удовлетворения потребностей, для получения, созидания и т.п. других ценностей. Достояние, которое требуется охранять и защищать всеми доступными государству способами. Безопасность с позиций ценностного подхода определяется как защищенность от получения значимого ущерба. Национальная безопасность есть, таким образом, защищенность национального достояния (национальных ценностей, ресурсов) от любых видов значимого для страны и ее народа ущерба.

Транспортный комплекс выступает системообразующим фактором экономики, основой хозяйственного (промышленного) освоения территории страны, составляющей свыше 17 миллионов квадратных километров. Она охватывает 11 часовых поясов. Для освоения такого пространства, его преобразования и жизнеобеспечения необходимы транспорт и дороги. Базовым понятием в данном случае становится «транспортная безопасность» как механизм обеспечения и реализации государственных, т.е. национальных интересов.

С учетом многоуровневого определения экономической безопасности государства, транспортную безопасность России целесообразно рассматривать не с точки зрения защищенности транспорта (отраслевой подход), а с позиции геополитического подхода обеспечения государственных интересов. Следовательно, транспортная безопасность — это состояние защищенности стратегических коммуникационных ресурсов государства, посредством которых обеспечивается устойчивое функционирование и развитие российского общества в современных геополитических условиях и на длительную перспективу.

Транспортная безопасность в первую очередь находит свое проявление в удовлетворении транспортных потребностей государства, его экономики, оборонного комплекса для устойчивого и гармоничного развития общества, защиты его национальных интересов и устремлений.

С позиции геополитического подхода, российское государство усиливается, становится мобильным, защищенным и развитым, если его ресурсы, образно говоря, стягиваются рельсами Приморья и Амура с Санкт-Петербургом, Москвы — с Астраханью и Архангельском

сверхмагистралями между тремя океанами – Тихим, Атлантическим и Северным Ледовитым, Северным морским путем, воздушным и автомобильным транспортом.

Ни заселение территорий, ни их экономическое развитие, ни сохранение политического пространства не могут осуществляться без надежного транспортного комплекса. В этом аспекте евразийское положение России с ее разветвленной транспортной системой приобретает исключительно большое политическое значение.

Глава II. Место и роль России в становлении единого транспортного пространства Евразии. Складывающаяся в мире новая геополитическая ситуация в значительной мере зависит от конструкции рациональных континентальных транспортных коммуникаций, адекватных возможностям и потребностям планетарной технологической цивилизации.

Изменение геополитической ситуации и позиционирование России в мировом сообществе в качестве великой державы выдвигают новые требования к миссии ее транспортного комплекса. Наряду с имевшей место ранее миссией транспорта как инструмента для пассажиро- и грузообмена и рычага для обеспечения целостности государства, нерушимости его границ, это видение активно дополняется новым содержанием: быть инструментом в процессе вхождения России в мировое сообщество, обеспечения безопасности национальной экономики, национальных границ и территорий. Это обстоятельство в последние годы в значительной мере определяет многие проекты и программы. В них стали четче просматриваться мобилизационные мероприятия, особое место занимают интеграционные транспортные проекты.

В работе автор показывает, что Россия, благодаря своему выгодному географическому положению, наличию мощного транспортного комплекса с разветвленными системами железнодорожных, автомобильных магистралей и водных путей, способна в перспективе переключить на себя значительную часть евроазиатских международных грузопотоков. Поэтому важной практической задачей для России и других бывших республик СССР стало сохранение целостности как железнодорожных транзитов, так и всей системы транспортных коммуникаций.

С учетом сложившейся на огромной российской территории транспортной инфраструктуры и развития интеграционных процессов, важно сохранить целостность дорожной сети и единство управления транспортом. Ведь именно этим было продиктовано создание в России

еще в 1798 г. единого транспортного ведомства и в 1865 г. учреждение единого Министерства путей сообщения. В настоящее время эта система в организационно-управленческом отношении оказалась раздробленной, и перед Россией и бывшими советскими республиками снова встал вопрос об интеграции, восстановлении единого транспортного пространства, суть которого определяется переходом от моноцентризма в структуре путей сообщения к полицентризму.

Стратегически важная задача в осуществлении намеченной цели – снять все транспортные ограничения на пути социально-экономического развития ресурсоемких регионов Сибири, Севера и Дальнего Востока. Необходимо использовать «эффект масштаба» в качестве положительного фактора. При этом следует иметь в виду, что Транссиб, БАМ и другие российские электрифицированные железные дороги, а также Северный морской путь – это реальные, а не виртуальные транспортные коридоры. Их стратегическое значение состоит в активном влиянии на изменение политического ландшафта Евразии за счет интеграции государств в рамках различных межгосударственных политических объединений, в том числе на территории Евразии (ШОС, ЕврАзЭС, СНГ), устранение угрозы территориальной целостности России и превращение ее в сырьевой придаток Запада.

В числе первоочередных проектов, знаменующих «смену парадигмы» в формировании евразийской транспортной сети, следует считать строительство Северо-Российской железнодорожной магистрали от Усть-Илимска через Богучаны – Лесосибирск – Белый Яр – Сургут – Ивдель – Сыктывкар – Котлас к Санкт-Петербургу (Архангельску, Мурманску). Создание этого нового широтного хода отвечает насущным требованиям национальной безопасности. Создание такого транспортного дублирующего Транссиб хода представляет собой формирование опорной транспортной решетки на базе Транссибирской и Северо-Российской магистралей с имеющимися меридиональными участками в Богучанах, Лесосибирске, Белом Яру и Сургуте. Осуществление транспортного проекта будет способствовать заселению на основе хозяйственного освоения широкой полосы между Северо-Российской и Транссибирской магистралями от Урала до Охотского моря с созданием «пояса безопасности» от китайской и иной экспансии российские восточные территории. А это будет зависеть от эффективного экономического развития территорий на основе крупномасштабного мультипликативного транспортного эффекта, обеспечения массового и долгосрочного заказа отраслям промышленности и транспорту, от выхода на новые, в том числе

энерго- и ресурсосберегающие технологии; от формирование подходов к перспективным месторождениям полезных ископаемых и лесным ресурсам; от промышленного и демографического освоения обширных территорий, создания новых рынков сбыта. Реализация этого проекта будет способствовать укреплению геостратегических позиций России в Евразийском ареале.

Однако приоритетный характер носят транспортные проекты и программы в рамках СНГ с участием в них бывших советских республик обеспечивающие создание единого транспортного пространства на территории государств Содружества и на этой основе позволяющие сгладить политические разногласия, связанные с установлением межгосударственных границ, смягчить другие противоречия между республиками, жившими еще недавно единой семьей, повысить шансы перехода от разрушительной фазы реформирования к фазе созидательной.

Сохранив и укрепив единство и целостность транспортной системы, как показывают исследования, можно, с одной стороны, предотвратить попытки экономического и политического дробления России, обеспечить ее экономический рост, социальный прогресс и безопасность, с другой – упрочить Содружество независимых государств и организации стран Каспийского экономического бассейна (Азербайджан, Иран, Россия, Туркменистан), ЕвразЭс и других организаций.

В контексте исследования следует особо подчеркнуть роль Центральной Азии, через которую в прошлом проходили главные транспортно-торгово-коммуникационные артерии Евразийского континента, в том числе Великий шелковый путь, по которому шел непрерывный обмен не только товарами, но также знаниями, идеями, духовными ценностями.

Россия в Центрально-Азиатском регионе с постсоветскими государствами, как и зона Каспия и Кавказ, ощущает мощное воздействие политических и экономических процессов глобализации, обострение международного соперничества за доступ внешних сил к территориям, богатым сырьевыми ресурсами, в частности, запасами углеводородного сырья. В условиях глобализации возросло стратегическое значение России для всего евразийского материка. Одним из спорных вопросов стал раздел сфер влияния в зоне Каспия, сопряженный с контролем за его биоресурсами, нефтеносными и газовыми месторождениями, усложнив тем самым взаимоотношения всех прикаспийских государств – России, Азербайджана, Казахстана, Туркмении и Ирана. Это приводит к появлению во всех этих конфликтогенных зонах, а также пограничных с

ними Турции и Ирана, мощных внешних сил, прежде всего США, объявивших эти регионы зоной своих «жизненно важных интересов». Весьма заинтересованным субъектом в регионе предстает Китай.

Конфликтогенность ситуации в Каспийском бассейне, занимающем центральное положение между Кавказом и Средней Азией, обусловила ускоренное формирование на южных рубежах Российской Федерации новых звеньев так называемой «южной дуги нестабильности», названной З.Бжезинским «новыми Мировыми Балканами». Вследствие этого возникла опасная взаимозависимость между центрально-азиатскими процессами со сходными явлениями в районе Каспия и Кавказа. Помимо этого, предметом серьезных трений между самими среднеазиатскими государствами и их окружением стали водные ресурсы Иртыша, Или, Аму-Дарьи и Сыр-Дарьи, а также территория Ферганской долины, где сходятся границы трех государств – Узбекистана, Таджикистана и Кыргызстана.

Характеризуя геополитическую ситуацию на обширных пространствах Евразии, автор отмечает, что сама по себе тенденция нарастающей «привязки» России к мировому хозяйству и политике закономерна и отвечает общему характеру современного мирового развития, усиления в нем взаимозависимости. Важно, однако, чтобы вновь формирующиеся связи не препятствовали проведению самостоятельных внутренней и внешней политики, надежному обеспечению не только своей национальной безопасности, но и коллективной региональной безопасности.

Возрождение «Шелкового пути» как своеобразного символа готовности к мирному сотрудничеству и экономическим связям народов, создание в рамках СНГ Европейско-Азиатского Экономического Сообщества (ЕврАзЭС) в интересах экономической интеграции стран-участниц: Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Таджикистана и России, образование по инициативе Казахстана Центрально-Азиатского Содружества (ЦАС), куда вошли Киргизия, Казахстан, Узбекистан и Таджикистан, оформление ШОС как международной структуры призваны решать политические и экономические вопросы, значительная роль в которых отводится транспортной интеграции. Автор показывает, что именно последняя наполняет реальным содержанием целый ряд политических решений способствует упрочению новых подходов в оценке роли России в современной геополитической и геоэкономической ситуации.

МТК не только могут повлиять на конкурентоспособность товаров и услуг страны на мировом рынке, но и на национальную безопасность (экономическую, продовольственную, демографическую, технологическую, военную).

Россия со своей развитой транспортной сетью призвана стать реальным объединительным центром того исторического пространства, на котором столетиями формировалась и крепла ее государственность, убедительно отвергая притязания на подобную роль ведущих мировых стран. В этом историческом предназначении России состоит и ее исторический шанс на возрождение в качестве великой державы, занимающей адекватное ее потенциалу место в глобализирующемся мире.

В третьей главе «Защита коммуникационно-транспортного пространства – необходимое условие национальной безопасности» рассматриваются концептуальные подходы к обеспечению безопасности на транспорте и с использованием транспорта, в борьбе с терроризмом. Российская Федерация связана разноуровневыми договорными партнерскими отношениями с центрально-азиатскими государствами в рамках СНГ (вопросы военной безопасности здесь призван решать Штаб по координации военного сотрудничества – ШКВС), Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), Единого экономического пространства (ЕЭП), Центрально-Азиатского Сообщества (ЦАС) и частью из них – союзническими договорами в рамках Организации Договора о коллективной безопасности – ОДКБ. Созданы Объединенный штаб ОДКБ, Коллективные силы быстрого развертывания (КСБР), на их базе мото- и горнострелковые подразделения и силы специального назначения для борьбы с террористическими группировками и перекрытия наркотрафика.

Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), действующая на принципах стратегического партнерства, отличается от ОДКБ расширенными пространственными показателями и более широким кругом сфер сотрудничества за счет открытости организации и членства в ней КНР, присоединившаяся к Организации на правах наблюдателей. Однако, пока еще ни одна из организаций не способна достаточно эффективно обеспечивать безопасность и стабильность, противостоять традиционным и нетрадиционным угрозам и вызовам в регионе и в прилегающем к нему пространстве. Следствием чего и явилось здесь военное присутствие США и НАТО, вытесняющих нашу страну из постсоветского пространства и расширяющих сферу своего влияния и на Закавказье и Центральную Азию. Автор обращает внимание на политику двойных стандартов, проявляющуюся даже при определении терроризма.

Например, террористические организации Кавказа, в частности, в Чечне, относятся к национально-освободительным движениям, в связи с чем им оказывается определенная поддержка. Поэтому в будущем интересам России в большей мере соответствовала бы система безопасности в Центральной Азии с опорой, с одной стороны, на военно-политический союз ОДКБ, предназначенный для коллективной обороны стран СНГ; с другой – на стратегическое партнерство в рамках ШОС, направленное на нейтрализацию более широкого круга угроз в более обширном районе.

При этом следует отдавать себе отчет в том, что сотрудничество с Россией в борьбе с терроризмом для многих стран Запада, в первую очередь для США – лишь временная, тактическая задача. Для них она значима постольку, поскольку способствует на данном этапе закреплению в стратегически важном регионе. По мере становления и укрепления ОДКБ и ШОС антитеррористическая коалиция в лице США и НАТО должна постепенно замещаться ШОС. В этих условиях весьма уязвимый характер не только отечественной, но и всей международной транспортной системы, заставляет задуматься над путями и механизмами обеспечения ее безопасности. Вопросы противодействия терроризму находят отражение в заявлениях по борьбе с терроризмом на транспорте. В них обоснована необходимость внедрения системы безопасности наземного, морского и воздушного транспорта, что в целом позволило бы повысить эффективность движения транспортных средств, грузов, пассажиров, снизить социально-политическую напряженность.

Транспорт, будучи системообразующим элементом экономики, является и наиболее уязвимой ее составляющей. Последнее проявляется в том, что внешний контроль над транспортными системами достигается легче и незаметнее, чем над корпорациями, напрямую определяющими экономический потенциал страны.

Именно с этих системных позиций строится государственная транспортная политика России в отношении международных транспортных коридоров. Между тем международные конкуренты прокладывают транспортные коридоры в обход России. Примером является МТК TRACECA. В этот не конкурентоспособный относительно Транссиба коридор, вкладываются многомиллионные инвестиции международных финансовых структур, тариф на провоз по TRACECA наполовину дотируется. Очередным подтверждением военно-политического характера альтернативных международных коридоров является тот факт, что вопрос о TRACECA обсуждался на сессии НАТО,

TRACECA расчленяет единое транспортное пространство Кавказа и Средней Азии.

Если Европа, НАТО пытаются блокировать Россию с запада, то Китай делает то же самое, но с востока. Так, Китай предложил проложить железнодорожную магистраль с узкой шириной колеи, принятой в Китае и Европе, от станции Дружба через Казахстан, Туркмению, Иран на Турцию и далее в Европу. При этом инициаторы не рассматривали экономическую целесообразность транспортировки этих грузов через Казахстан и Россию.

Замысел Китая носит больше военно-политический, а не экономический характер. Предлагаемая Китаем узкоколейка позволяет в случае необходимости перебрасывать силы и средства из Китая в Казахстан без перегруппировки и перестыковки составов на границе. Учитывая уйгурскую проблему, замысел становится еще более ясным. Транспорт здесь будет способствовать расселению китайцев вдоль полосы новой магистрали, т.е. мирному проникновению Китая в Центральную Азию.

Попытки обойти Россию нужно принять как неизбежный, постоянно действующий отрицательный фактор и реагировать адекватно, но с опережающей инициативой. Поэтому совершенно оправданно, что Россия стала активно и системно участвовать в интеграции в мирохозяйственную экономику в сфере транспорта. В особенности усиливается восточный сектор, где транспортная система России может занять ведущие позиции в осуществлении эффективных, надежных и «скоростных» связей между государствами.

Анализируя ситуацию в России и СНГ, автор выделяет ряд причин, по которым транспорт следует отнести к наиболее критическим объектам: резкое возрастание доли перевозок транспортом опасных грузов, использование транснациональными преступными группировками контрабанды оружия и наркотиков как источника финансирования терроризма, высокая степень изношенности и аварийности объектов транспортного комплекса, возможность даже единичной акцией воздействовать одновременно на большое количество людей. Транспорт, в силу своего транснационального характера, стал либо средой «хозяйственной» деятельности международных криминально-террористических группировок, либо объектом бандитских нападений, средством политического шантажа и давления. В силу этих причин обеспечение безопасности и предотвращение преступности на транспорте становится одним из приоритетных направлений в деятельности государства.

Главный упор делается на предупреждение преступности на объектах транспорта на базе совместных действий всех государственных органов при поддержке институтов гражданского общества, науки и бизнеса как на национальном, так и на международном уровне. Примером может служить созданная в 2002 г. в России Консультативная группа высокого уровня по вопросам противодействия терроризму и обеспечения безопасности на транспорте в РФ с участием полномочных представителей Генпрокуратуры РФ и НИИ ГП РФ, Комитета Госдумы по энергетике, транспорту и связи, Минтранса, МПС, МИД, Минэкономразвития России, МВД России, ГТК, РАН, Торгово-промышленной палаты РФ, КТС СНГ, Международного Союза автотранспорта, ОАО «РЖД», ОАО «Газпром». В июне 2000 г. в Москве был создан Антитеррористический центр государств СНГ.

Инициатива России получила поддержку в принятой с участием всех министров транспорта государств — участников СНГ 27 мая 2002 г. Кишиневской декларации по безопасности на транспорте, распространенной в качестве официального документа на ряде форумов (Европейской конференции министров транспорта, Всемирном форуме автотранспорта, совместном заседании комиссий МПА СНГ по политическим вопросам и по обороне и безопасности, экономической комиссии Экономического совета стран СНГ). Документ был включен в решение Совета глав правительств стран СНГ — Декларацию по вопросам обеспечения безопасности на транспорте в государствах — участниках СНГ (г. Ялта, 18 сентября 2003 г.). Сегодня такая группа создана в Молдавии, принято решение о создании аналогичных структур в Украине и Казахстане.

Далее автор раскрывает особенности проявления терроризма на отдельных видах транспорта — воздушном, морском, железнодорожном, автомобильном, внутреннем водном, обращая внимание на незавершенность государственно-правового оформления морской и сухопутной границ, неурегулированность проблемы международного статуса Каспийского моря, близость «горячих точек», возросший поток беженцев и переселенцев, распространение огнестрельного оружия и взрывчатых веществ, осложняющие криминальную обстановку.

Страны СНГ, в том числе Россия, в силу их геополитического положения оказались на переднем крае борьбы с международным терроризмом. В Концепции коллективной безопасности государств — участников Договора (1995 г.) международный терроризм охарактеризован как один из источников угрозы для безопасности и

стабильности участников ДКБ. Договор играет большую роль в обеспечении безопасности центральноазиатских государств – участников этого Договора.

Важным элементом подготовки транспортной системы к противодействию террористическим актам является обеспечение надежной физической защиты наиболее ответственных ее элементов. Значительная роль в этой работе должна отводиться надзорным и контрольным органам, а также органам управления по делам ГОЧС всех уровней.

Подписав Конвенцию о борьбе с терроризмом, сепаратизмом и экстремизмом (2001 г.), ориентированную на практическое сотрудничество, страны-участницы ШОС учредили в Бишкеке антитеррористический центр. Документально центр был оформлен в 2002 г. как антитеррористическая структура в базовом документе организации – Хартии ШОС.

В контексте исследования автор делает вывод о том, что в сфере обеспечения безопасности на транспорте имеются все необходимые политические предпосылки. Важным шагом в этом направлении могла бы стать разработка с участием всех заинтересованных федеральных органов исполнительной власти (МПС, Минтранса, МВД, ФСБ, Минобороны России и др.) Концепции безопасности транспортного комплекса страны, которая изначально должна носить «многовекторный» характер (т.е. исходя из идеи о том, что безопасность неделима, учитывать все риски и угрозы, включая криминальные). Подобный документ должен логически вытекать из Концепции национальной безопасности России. Видимо, только в рамках подобного проекта, решающего общую для всех задачу, можно согласовать позиции, интересы и цели участвующих сторон, перейти от уровня простого взаимодействия к координации усилий и возможностей по осуществлению перевозок в интересах экономики, а также выполнение воинских и эвакуационных перевозок.

Подводя итог, автор подчеркивает, что борьба за безопасное транспортное обслуживание превращается для России в реальный фактор региональной политики на территории Евразии.

Глава IV. Морская политика России: проблемы и перспективы евразийского решения. Глобальные геополитические перемены конца XX столетия, резко изменив многие параметры мироустройства, поставили Россию в Евразии в новое положение. Оно выражается, в частности, в том, что постсоветская Россия является менее «морской» и более «континентальной» державой, нежели был СССР: ее побережье на

Балтике и Черном море в три с лишним, а на Каспии – в пять раз короче соответствующего советского; европейская часть страны фактически превратилась во внутриконтинентальную с крайне ограниченным выходом к морским коммуникациям. В европейской части Российская Федерация унаследовала лишь половину морских портов СССР, что, естественно, серьезно сдерживает развитие национальной экономики и процессы ее эффективной интеграции в мировое хозяйство, как в европейской, так и азиатской части страны.

В транспортной стратегии России морская деятельность представлена в основном осуществлением морских перевозок, морского промышленного рыболовства, разработкой полезных ископаемых на шельфе, на дне и в его недрах. Военная и пограничная сферы представлены военно-морской деятельностью; экологическая – сохранением морской среды. Кроме того, морская деятельность стимулирует развитие сектора обеспечивающих ее отраслей: судостроительную и судоремонтную промышленность, морское приборостроение, производство морских вооружений, гидротехническое строительство, морское специальное образование и др. Указанные отрасли также обеспечивают соответствующие сферы жизнедеятельности и национальную безопасность. Однако в действующей редакции Концепции национальной безопасности с морской проблематикой связано единственное положение о том, что интересы Российской Федерации «...предопределяют при соответствующих обстоятельствах необходимость военного присутствия России в некоторых стратегически важных регионах мира. Размещение в них на договорной и международно-правовой основе, а также на принципах партнерства ограниченных воинских контингентов (военных баз, сил Военно-Морского Флота)...». В современных условиях столь узкая трактовка представляется недостаточной и в соответствии с утвержденной Морской доктриной России следующая редакция этого документа должна закрепить весь комплекс интересов России в Мировом океане.

Фундаментальные и неизменные по своей сути цели национальной морской политики реализуются посредством решения долгосрочных задач, изложенных в соответствующих разделах Морской доктрины, утвержденной в 2001 г. на период до 2020 г.

Морской доктриной в качестве одного из принципов национальной морской политики определяется приоритет политико-дипломатических, экономических, информационных и других невоенных средств при разрешении противоречий в Мировом океане и устранении угроз

национальной безопасности России с океанских и морских направлений. Вместе с тем практика международных отношений показывает, что наша страна должна быть готовой к последовательному достижению целей национальной морской политики не только экономическими и политическими, но и военными средствами. Дальнейшее ослабление российского флота, и прежде всего Военно-Морского Флота, может вообще лишить Российскую Федерацию оптимистических перспектив самостоятельного социально-экономического развития.

События последних 20 лет резко изменили геополитическую расстановку сил в области мировой морской деятельности, крайне негативно повлияли на морской потенциал Российской Федерации, его экономическую и военную составляющие, прежде всего на транспортный, промысловый, военно-морской флоты, систему их базирования и термигалов. Существенно сократилось число наиболее важных для морского судоходства и, следовательно, экономики страны выходов к морю. Около 50% портово-прибрежной инфраструктуры осталось в странах СНГ.

Изменился не только количественный состав флота, но и качественный. В настоящее время в составе флота под отечественным флагом практически нет высокопроизводительных специализированных судов, таких как контейнеровозы, рефрижераторы, паромы, крупнотоннажные балкеры для перевозки зерна, угля, руды, минеральных удобрений. Недостаточно судов газовозов и судов для перевозки жидких химических грузов. Одновременно объем перевозок внешнеторговых грузов России морем непрерывно растет. Соответственно, для удовлетворения потребности внешней торговли в перевозках грузовладельцы вынуждены фрахтовать иностранные суда, что приводит к удорожанию транспортной составляющей.

Расширение транспортной деятельности водными видами транспорта, его интеграция в единое транспортное пространство Евразии тесно связано с современными формами его работы и, в первую очередь, с проблемой так называемого «удобного флага». Большинство стран «удобного флага» одновременно является признанными оффшорными центрами. С 90-х годов происходит «бегство» Российского флота под иностранный флаг, что является прямым следствием проводимых политико-экономических преобразований в стране. Такое состояние морской деятельности Российской Федерации сказалось на возрастании реальных и потенциальных угроз ее национальной безопасности. Удержание конкурентных преимуществ России на мировом

экономическом пространстве, восстановление положения сильной державы во многом зависит от состояния ее позиционирования в этой сфере.

Только в 2005 г. реально наметилась тенденция к возврату флота и, в первую очередь, за счет открытия второго Международного реестра судов в России, что стало первым реальным шагом к возрождению российского морского торгового флота.

Реалии сегодняшнего дня таковы, что все страны тайно и открыто сделали вызов России в области транспорта и настойчиво ведут дело к переориентации грузопотоков на свои производственные мощности, отводя России второстепенную роль в реализации международных транспортных потоков. К сожалению, принятая сегодня транспортная стратегия России в сравнении с темпами и планами развития транспорта соседствующих с нами государств не адекватна им ни по возможностям, ни по амбициям. России давно пора проводить более агрессивную политику в области транспортной стратегии и, в первую очередь, морской политики, имея в виду, что транспорт, в значительной степени – это не только инструмент производственного потенциала, но и политико-стратегическая область экономической и политической безопасности страны.

В этой связи автор акцентирует внимание на перспективе развития водного транспорта. По прогнозам Минтранса, принятый закон о «втором» реестре в России позволит в семилетнем разрезе увеличить состав российского торгового флота на 750 единиц суммарным дедевейтом около 17 млн тонн общей стоимостью около 13 млрд. руб. без привлечения бюджетных средств, благодаря применению нулевой ставки НДС при реализации судов, построенных на российских верфях. Осуществление прогнозных оценок предусматривает внесение изменений и дополнений в Кодекс торгового мореплавания и дополнения во вторую часть Налогового кодекса Российской Федерации.

Рассматривая политические аспекты российской транспортной политики в Евразийском направлении, следует отметить, что Сибирский и Дальневосточный регионы насыщены речными акваториями в районах перспективных месторождений, на морском участке флот переключается на перевозки грузов в районы Арктики.

В соответствии с Транспортной стратегией большие и средние реки Сибири и Дальнего Востока на десятилетия приобретут особое значение для развития региона. Многократно возрастет нагрузка на речной флот, провозная способность которого в настоящее время остается недостаточной. Увеличение экспорта сырьевых ресурсов Сибири загрузит

мощности российских портов и суда отечественных пароходств, что потребует ускоренного наращивания перегрузочных и перевозочных мощностей, строительства новых судов. Грузопоток Сибири загрузит балтийские и черноморские порты, усилится загрузка Архангельского порта, что позволит выходить непосредственно в Мировой океан, минуя контролируемые проливы Балтийского моря.

Такое наращивание транспортной деятельности, в том числе на Евразийском направлении, диктует необходимость проведения корректировки стратегического курса в области морских и речных перевозок, арктического судоходства, судостроения, портовой инфраструктуры.

Россия способна использовать выгодную ситуацию для наращивания собственного гражданского судостроения, учитывая незагруженные мощности, в том числе военных кораблестроительных заводов. Появляется шанс, используя собственный мощный производственный и научный потенциал, выйти в ряд ведущих морских держав, как положено стране, омываемой двумя океанами и десятком морей.

Глава V. Транспортная стратегия России в контексте национальной безопасности. Для прорыва России в будущее, обеспечения ее устойчивого развития и защиты национальных интересов на Евразийском направлении нужны проекты прорывного значения. На современном этапе необходимо отойти от разработки исключительно транспортных проектов и перейти к транспортно-промышленным. Такими проектами являются транспортно-промышленные (экономические) пояса на базе транспортной стратегии России.

Первым и пока единственным экономическим поясом является Южный экономический пояс, проходящий в зоне тяготения Транссибирской магистрали. Весь российский парадокс в том, что на уже готовой дороге, самой мощной в мире, на восточном участке Транссиба, на огромном расстоянии от Иркутска до Хабаровска размещены лишь отдельные города. Это при том, что Китай «накачивает» людьми приграничные территории, пока не превзойдет экологическую емкость своего приграничного региона. Надо полагать, что после этого демократическая нагрузка за счет большого числа мигрантов будет угрозой безопасности для страны. Поэтому России необходимо ускоренными темпами разворачивать промышленность на восточном участке Транссиба, используя имеющиеся небольшие поселения, покинутые пограничные городки, строя новые города и поселки. Нужно

ускоренно заселять эту приграничную полосу, трассу вдоль железной дороги.

Второй и наиважнейший проект – строительство сквозной через всю страну Северо-Российской железнодорожной магистрали, по линии: БАМ – Северо-Сибирская магистраль (Усть-Илимск, Богучаны, Лесосибирск, Белый Яр, Нижневартовск) – транспортные сети Северо-Западного региона с выходами на Санкт-Петербург, Архангельск (Белкомур), порт Индигу (Баренцкомур). БАМ уже существует, но без Северо-Сибирской магистрали (Севсиба), - это тупиковая дорога. Без Севсиба сложно осваивать сырьевые ресурсы срединной Сибири. Без строительства Севсиба нельзя создать опору для дальнейшего лучевого транспортного освоения более северных территорий.

Северо-Российская магистраль и ее центральный участок – Северо-Сибирская магистраль, безусловно нужны как транспортный путь для сырьевого освоения месторождений, для переброски сил и средств с целью защиты территории для внутренних и экспортных перевозок, для международного транзита.

С точки зрения стратегии национальной безопасности необходимо на базе Северо-Российской магистрали формировать Северный широтный транспортно-промышленный пояс, новый пояс экономического развития страны. Сегодня – это требования времени, связанные с уже obvious лившимися вызовами и угрозами глобализации.

Третьим, достаточно отдаленным проектом векового значения может стать Восточно-меридиональный транспортно-промышленный пояс (Амуро-Лено-Камчатский), который нужно сформировать на базе железнодорожного пути от Джалинды через Сковородино, Тынду, Якутск и далее на Камчатку. Данный проект связан с необходимостью защитить наш отдаленный край на случай непредвиденных обстоятельств. В очень отдаленной перспективе можно говорить о транспортной трассе через Берингов пролив.

Проектом векового и даже цивилизационного уровня является проект создания Международного Кругокаспийского транспортно-промышленного пояса (экономического), в который войдут прибрежные и соседние с ними государства. Это не только окончание строительства кругокаспийской железной дороги, большая часть которой уже имеется, и прокладка автомобильной магистрали вокруг моря, но и само Каспийское море как интенсивно используемое внутреннее транспортное пространство. Непременным условием создания и развития такого пояса является формирование линии свободных экономических зон вдоль всего

побережья. Казахстан, Иран уже успешно используют свои свободные зоны. Россия также успешно создает такие точки интенсивного экономического и технологического роста на базе порта Оля. Имеет такую возможность еще в нескольких прибрежных зонах Астраханской области, в Калмыкии и Дагестане.

Там же должны формироваться международные научно-производственные базы. Это касается в первую очередь судостроительной отрасли. При этом Россия должна быть творческим лидером, способствующим развитию судостроительной промышленности во всех прикаспийских государствах, с тем, чтобы все прикаспийские государства имели выход в Мировой океан, а Волга и Дон давали каспийским государствам выход на Балтику и Черное море. При этом видится необходимость создания волжско-каспийской международной судостроительной корпорации. Научно-технологическим центром ее, безусловно, явится Нижний Новгород. Судостроительными центрами станут Астрахань, Нижний Новгород. Активное наращивание судостроения начнется в Азербайджане, Казахстане, Иране и Туркменистане. К этому процессу подключатся соответствующие базовые предприятия волжского каскада, участники МТК «Север-Юг», заинтересованные в своем флоте, в первую очередь Индия. Сюда же могут присоединиться и другие страны, имеющие большие потребности и перспективы для океанского судоходства.

Россия с ее еще оставшейся экономической мощью, военно-оборонительным, организационным, интеллектуальным и духовным потенциалом нацелена вместе с бывшими союзными республиками и Ираном, их соседями создать новый Каспийский макроэкономический полюс Евразийского континента, соизмеримый по масштабам и динамике развития полюсу Юго-Восточной Азии, а также сформировать по образу и подобию региональных объединений: ЕС, НАФТА, ШОС, АСЕАН и др., международную интегрированную зону экономического сотрудничества государств-участников МТК «Север-Юг».

Представляется весьма важным привлекать к реализации транспортно-промышленных проектов стратегической значимости государства Содружества, а также страны Южной, Юго-Восточной и Юго-Западной Азии, создавая единое не просто транспортное, а транспортно-производственное пространство.

Особенно эффективно проявляет себя при осуществлении масштабных инновационных проектов принцип частно-государственного партнерства. Один из таких крупномасштабных проектов будущего

«Международный морской канал «Евразия». Предлагаемый проект соединяет бассейны Каспийского, Азовского и Черного морей. Его трасса пройдет по территории Юга России с учетом благоприятных географических условий Кумо-Манычской впадины и использованием существующего Манычского водного пути. На этапе проработки концепцию проекта поддержали заинтересованные регионы Южного федерального округа.

Все перечисленные проекты, подходы разрабатывались нарастающим итогом большой группой ведущих научных организаций РАН, отраслевых институтов при головной роли Института экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения РАН под эгидой Совета Федерации РФ, публично обсуждались на Петербургских и Байкальских форумах.

В настоящее время перспективы развития российского транспорта целесообразно рассматривать из среднесрочной (до 2010 г.) программы и стратегических задач, определенных Госсоветом Российской Федерации до 2020 г. в Транспортной стратегии России. Основными инфраструктурными проектами «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года» определены Северо-Сибирская железнодорожная магистраль и железнодорожная магистраль на Камчатку. Корректируется Программа модернизации транспортной системы на 2002-2010 гг., завершающая свое действие в 2009 г. Параллельно формируется новая Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России в 2010-2015 гг.», которая предусматривает создание высокотехнологичной транспортной системы с более высоким качеством транспортных услуг. Выполнению этой задачи послужат отдельные проекты, которые будут финансироваться совместно частными инвесторами, федеральным Центром и регионами. В их числе: проект развития железнодорожного транспорта до 2030 г., предусматривающий увеличение плотности железнодорожной сети на 23%, объема перевозок транзитных грузов более чем в 3 раза; строительство высококачественных федеральных дорог, а также реконструкция дорог, формирующих международные транспортные коридоры в европейской части по направлению Север-Юг, Центр-Урал и до Сибири и Дальнего Востока; реконструирование более двух с половиной тысяч автомагистралей; создание национальной опорной сети аэродромов; строительство и реконструкция портовых комплексов в Усть-Луге, Тамани и Мурманске; развитие Волго-Донского и Волго-Балтийского каналов. Эффективная транспортная система – это ключевой

элемент инфраструктуры будущего экономического роста. Однако, по мнению специалистов, характер поставленных задач и алгоритм их решения не соответствуют масштабным целям. Одной из причин существенных упущений является фрагментарность в развитии транспортной отрасли. При этом основные базовые документы – программа социально-экономического развития страны и бюджет, на основе которых рассчитываются все финансовые и экономические параметры, определены вперед на год, в лучшем случае на три года.

В работе автор указывает на усиления внутренней экономической интеграции в восточном направлении для защиты экономических и оборонных интересов России. Для чего предполагается использовать процесс интеграции в мировое пространство. С этой точки зрения особое значение имеют проекты развития трансконтинентальных коммуникаций, проходящих через территорию России. В их числе:

- модернизация Транссибирской железнодорожной магистрали как трансконтинентального моста с параллельным завершением автомагистрали Дальний Восток – Западная Европа;

- сооружение второго Транссибирского железнодорожного хода – Северо-Сибирской магистрали, восточным участком которой станет БАМ, а на западе будут созданы выходы к портам Баренцева и Балтийского морей;

- развитие Северного морского пути – наиболее короткого маршрута между северными акваториями Атлантического и Тихого океанов, соединяющего Европу и Восточную Азию, Европу и Северную Америку;

- развитие трансконтинентальных телекоммуникационных систем.

Одной из стратегических задач является активизация Северного морского пути – основной транспортной артерии, соединяющей северные регионы России и в перспективе обеспечивающей кратчайший водный путь из Европы в Юго-Восточную Азию. Бесперебойной работы СМП требует развитие Крайнего Севера, Ямала, Тимано-Печорской провинции и шельфа северных морей, разработка рудных залежей Урала, нефтяного шельфа Сахалина. Заполярная трасса оказывается очень удобным направлением масштабной передислокации войск, формирования эскадр особого назначения, транспортирующих грузы военной техники, а также пересылки вновь построенных кораблей для Тихоокеанского флота.

Определяющим в целевых установках транспортной стратегии является решение задач перспективного развития транспортного комплекса во взаимосвязи с приоритетами качества жизни,

перспективными сценариями роста производительных сил, экономики, с развитием других инфраструктурных отраслей – энергетики, связи, финансовой, социальной инфраструктуры на базе составления транспортно-экономических балансов в целом по стране и отдельным ее регионам, всего того, что отвечает внутригосударственным задачам национальной безопасности.

С осуществлением этих мер по-новому видится роль транспорта в сохранении целостности государства, неизбежности его границ, защиты его территории. Следует иметь в виду, что большинство территорий России характеризуется убывающей численностью населения. Это еще одна серьезная угроза национальной безопасности, защита от которой тоже в немалой степени ложится на транспорт, влияние которого в социальной сфере трудно переоценить. «Транспортная дискриминация населения» – один из аспектов проблемы преодоления бедности, т.е. недополучения частью населения жизненно важных услуг, прежде всего здравоохранения и образования вследствие территориальной недоступности этих объектов социальной сферы.

Реализация Транспортной стратегии России, координация на основе ее положений, действий всех ветвей и уровней власти, бизнеса, различных слоев общества не только обеспечит наиболее эффективное использование возможностей транспорта для эффективного социально-экономического развития страны, но и позволит защитить ее стратегические интересы.

В **Заключении** автор делает обобщающий вывод о том, что в условиях углубления процессов глобализации государственная транспортная политика России, способствуя интеграции национальной экономики в региональные и мировые экономические связи, является важным фактором обеспечения национальной безопасности Российской Федерации на евразийском пространстве.

Основное содержание диссертации отражено в научных публикациях автора.

Монографии:

1. **Голицусов Ю.Ф.** Транспортная составляющая национальной безопасности России. – М.: Современная экономика и право, 2006. – 205 с.

2. **Голицусов Ю.Ф.** Российский транспорт – фактор национальной безопасности Российской Федерации. – М.: Современная экономика и право, 2007. – 290 с.

Брошюры:

3. *Голицусов Ю.Ф.* Единое транспортное пространство Евразии: место и роль России. – М.: Современная экономика и право, 2006. – 81 с.

4. *Голицусов Ю.Ф.* Проблемы повышения безопасности транспортной системы России. – М.: Современная экономика и право, 2006. – 94 с.

5. *Голицусов Ю.Ф.* Железнодорожный транспорт в системе национальной безопасности России. – М.: Современная экономика и право, 2007. – 60 с.

Публикации в изданиях, рецензируемых ВАК

Министерства образования и науки России:

6. *Голицусов Ю.Ф.* Транспортная безопасность России // Наука. Культура. Общество (М.). – 2006. – № 6. – С. 66-67.

7. *Голицусов Ю.Ф.* Коммуникационная составляющая Северного морского пути в борьбе за национальные интересы России в Арктике // Наука. Культура. Общество (М.). – 2006. – № 7. (В соавторстве с Г.Г.Пироговым). – С. 86-90.

8. *Голицусов Ю.Ф.* Транспортная политика России: проблемы и приоритеты // Обозреватель-Observer. – 2009. – № 3. – С. 12-16.

9. *Голицусов Ю.Ф.* Ориентиры транспортной политики России и ЕвразЭС // Обозреватель-Observer. – 2009. – № 4. – С. 30-36.

10. *Голицусов Ю.Ф.* Приоритеты российской транспортной политики // Власть. – 2009. – № 6. – С. 58-60.

Статьи в других научных изданиях:

11. *Голицусов Ю.Ф.* Региональная политика России на Дальнем Востоке в сфере транспортной безопасности // Россия: Центр и регионы. Вып. 16. – М.: РИЦ ИСПИ РАН, 2005. – С. 251-283.

12. *Голицусов Ю.Ф.* Создание на приграничных территориях условий для поддержания и расширения сложившихся транспортных связей // Материалы Международного научно-практического семинара «Межрегиональное и приграничное сотрудничество в рамках ЕвразЭС: реализация принятых решений» (г.Барнаул. 10-11 марта 2005 г.) – СПб.: Межпарламентская ассамблея ЕвразЭС, 2006. – С. 148-153.

13. *Голицусов Ю.Ф.* На Дальневосточном направлении // Обеспечение национальной безопасности (Правовой аспект). – М.: Изд-во Московского гуманитарного университета, 2006. – С. 150-155.

14. *Голицусов Ю.Ф.* Об эпистемологическом ресурсе понятия «транспортная безопасность» // Материалы научного социологического семинара. Санкт-Петербург. 9-10 октября 2006 г. – СПб., 2006. – С. 160-166.

15. **Голиусов Ю.Ф.** Инновационные ресурсы российского транспорта // Инновационное обновление социального сектора России: перспективы и последствия: Материалы XVI Кондратьевских чтений. Москва. 14 ноября 2006 г. – <http://www.ran.ru/news>.

16. **Голиусов Ю.Ф.** Интегрируясь – не терять. Политико-экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке // Контейнерный бизнес. – № 1 (3). – 2006. – С. 17-21.

17. **Голиусов Ю.Ф.** Воронежский транспорт в российском транспортном комплексе // Материалы научно-практической конференции. Воронеж. 14-15 марта 2006 г. – Воронеж: Изд-во ВГУ, 2006. – С. 49-53.

18. **Голиусов Ю.Ф.** Транспортная политика России в ЕвразЭС // Проблемы политологии. Вып. 7. – 2006. (В соавторстве с Оганисяном Ю.С.). – С. 163-171.

19. **Голиусов Ю.Ф.** Транзитный потенциал российской транспортной системы // Труды Четвертого Байкальского экономического форума. – Иркутск, 2006. – С. 167-172.

20. **Голиусов Ю.Ф.** Формирование концепции транспортной безопасности России // Глобализация: настоящее и будущее России: Материалы VI Международного социологического конгресса. Москва. 24-25 ноября 2006 г. – М.: Союз, 2007. – С. 261-270.

21. **Голиусов Ю.Ф.** Российский транспорт и евразийские связи: геополитический аспект // Россия: центр и регионы. Вып. 18. – М.: ИСПИ РАН, 2007. (В соавторстве с Г.Г.Пироговым). – С. 59-67.

22. **Голиусов Ю.Ф.** Россия – ведущая транспортная держава Евразийского континента // Россия: центр и регионы. Вып. 18. – М.: ИСПИ РАН, 2007. – С. 53-58.

23. **Голиусов Ю.Ф.** Приоритеты транспортной политики // Культура. Наука. Общество. - 2007. – № 4. – С. 90-94.

24. **Голиусов Ю.Ф.** Необходимость опережающего развития // Материалы парламентского «круглого стола» на тему: «О законодательном обеспечении реформирования ОАО «Российские железные дороги» и перспективы развития железнодорожного транспорта». 5 июля 2007 г. – М.: Госдума, 2007. – С. 18-20.

25. **Голиусов Ю.Ф.** Ускорение развития дорожной отрасли продиктовано жизнью регионов // Россия: центр и регионы. Вып. 19. – М.: ИСПИ РАН, 2007. – С. 66-74.

26. *Голицусов Ю.Ф.* Россия в Совете по транспортной политике ЕврАзЭС // Россия: центр и регионы. Вып. 19. – М.: ИСПИ РАН, 2007. (В соавторстве с Пироговым Г.Г.). – С. 59-65.

27. *Голицусов Ю.Ф.* Транспорт как коммуникационная составляющая деятельности местного самоуправления // Российская модель местного самоуправления: технология эффективной реализации: Материалы научной конференции. 25 апреля 2007 г. г.Воронеж. – Воронеж: Изд-во ВГУ, 2008. – С. 112-117.

28. *Голицусов Ю.Ф.* Евразийский транспортный коридор и национальная безопасность России // Материалы Международной конференции «Ключевые проекты России». Москва, 18-19 декабря 2007 г. – М.: ИЭ РАН, 2008. (В соавторстве с Г.Г.Пироговым). – С. 81-89.

29. *Голицусов Ю.Ф.* Модернизация коммуникационно-транспортного пространства России в условиях глобализации // Финансовый клуб (М.). – 2008. - № 4. – С. 9-11.

Общий объем публикаций по теме диссертации составляет более 50 п.л.

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
доктора политических наук
Голиусова Юрия Федоровича

Тема диссертационного исследования:
**«Государственная транспортная политика
как фактор национальной
безопасности России (евразийский аспект)»**

**Специальность 23.00.02 -
политические институты, процессы и технологии
(политические науки)**

Научный консультант:
доктор философских наук, профессор,
член-корреспондент РАН
Вилен Николаевич Иванов

Изготовление оригинал-макета:
Титова М.П.

Подписано в печать 10 февраля 2010 г.
Тираж 100 экз.

Учреждение Российской академии наук
Институт социологии РАН