

4848422

На правах рукописи

**ТРОНЕНКОВА Ольга Михайловна**

**ПОЛИТИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ  
ИНТЕРЕСОВ РОССИИ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ  
(НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА)**

Специальность 23.00.02 –  
Политические институты, процессы и технологии

**АВТОРЕФЕРАТ**  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата политических наук

2 июля 2011

Москва – 2011

Работа выполнена на кафедре «Политология и социальные технологии»  
Гуманитарного института  
Московского государственного университета путей сообщения

Научный руководитель

доктор политических наук,  
профессор А.А. Горбунов

Официальные оппоненты

доктор политических наук,  
профессор В.И. Буренко

кандидат философских наук,  
профессор Е.Е. Ермакова

Ведущая организация

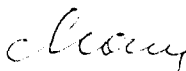
Московский государственный  
областной университет (МГОУ)

Защита состоится «15» июня 2011 г. в 14 ч. 00 м. на заседании  
диссертационного совета Д. 446.004.03 при ГОУ ВПО «Российский  
государственный торгово-экономический университет по адресу: 125993,  
г. Москва, ул. Смольная, д. 36, ауд. 131.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Российского  
государственного торгово-экономического института по адресу: 125993,  
г. Москва, ул. Смольная, д. 36, ауд. 101.

Автореферат разослан «15» мая 2011 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета



Н. М. Мамедова

## **I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ**

**Актуальность темы исследований.** Транспорт является одним из важных инструментов в современной мировой политике. Различные ограничения, действующие в технической, экономической и экологической сферах, позволяют лоббировать интересы определенных групп производителей, закрывая те или иные рынки от присутствия нежелательных конкурентов или, напротив, способствуя проникновению на новые рынки и укреплению на них. К тому же неравномерное развитие стран и различия в национальных нормах и правилах предоставляют возможность использовать подобные аспекты в качестве предметов торга на переговорах, давая возможность получить более значимые уступки не только экономического, но и политического характера, что, в свою очередь, также ведет к установлению глобального контроля.

Транспортная составляющая может играть не только роль фактора геополитического развития и средства установления глобального контроля, но и являться инструментом противодействия его установлению со стороны иных государств и их союзов, а также в целом влиять на развитие геополитической ситуации в регионе и геополитического окружения государства, транспортные связи с которым служат одним из ключевых методов воздействия на него.

Географическое положение России дает ей все возможности для оптимального использования данной составляющей ее потенциала, как в экономической, так и в политической сфере. Развитие же сотрудничества в транспортной сфере является дополнительным фактором, способствующим обеспечению безопасности внешних границ Российской Федерации и упрочению положения России в современном многополярном мире, реализации ее жизненно важных национальных интересов и приоритетов.

Понятно, однако, что для того, чтобы наши транспортные системы как можно быстрее приблизились к мировому уровню развития, необходимо осуществить комплексную модернизацию всей отрасли. В основу модернизации должен быть положен принцип системного построения транспортного комплекса на основе современных научных знаний.

Транспортный комплекс, определяющий доступность территорий, скорость доставки пассажиров и грузов и в существенной степени влияющий на макроэкономические издержки, является одной из

важнейших отраслей, играющих важную роль в обеспечении развития конкурентоспособной и инновационной экономики страны.

Под термином «инновации» в широком смысле этого слова понимаются внедренные в практику новые или значительно усовершенствованные технологии, продукты и услуги, методы их производства и передачи, новые или значительно улучшенные способы маркетинга, организационные и управленческие изменения.

В современных условиях от развития транспортного комплекса во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, повышения конкурентоспособности отраслей экономики и улучшения качества жизни населения, укрепления национальной безопасности государства и интеграции России в международную систему разделения труда, реализации ее национальных интересов.

**Степень научной разработанности проблемы.** В содержательном плане геополитическая, политико-экономическая и социально-политическая организующая роль железных дорог России как связующего элемента современной государственности, в том числе в региональном аспекте, показана в работах О.В. Белого, А.А. Горбунова, В.Б. Кондратьева, Ю.М. Копылова и Р.Г. Леонтьева и др. Системный анализ транспортной стратегии России, проблем реформирования отрасли, приватизации, повышения инвестиционной привлекательности представлен в работах А.Л.Браславского и В.Н. Лившица, В.И. Галахова и Б.А. Лёвина, М.К. Зябина, Б.М. Лapidуса и А.С. Мишарина и др. Проблематика принятия решений в области транспортной политики отражена в исследованиях Н.И. Горбунова, Т.Н. Сакулевой, С.А. Семенова и др.

Следует отметить наработки по методологии анализа политико-управленческого цикла, которые представлены в работах специалистов в области государственного управления, политико-административных дисциплин, теории принятия решений, политического анализа и иных смежных направлений. К этому кругу работ следует отнести труды А.А. Дяттерева, В. Козбоненко, Г.Л. Купряшина, В.С. Комаровского и Л.В. Сморгунова, Б.Г. Литвака, В.В. Лобанова, А.И. Соловьева, С.Г. Туронк и др.

Проблематика национальных интересов в ее общетеоретических и прикладных аспектах, в том числе применительно к конкретным государствам, рассматривалась в работах М.И. Абдурахманова, Т.А. Алексеевой, Н.К. Арбатова, С. Бабаевой, А. Бэттлера, О.В. Волобуева и др.

Зарубежная источниковая база в части политологического измерения отраслевых экономических процессов представлена работами Дж. Андерсона, Т. Биркланда, Л. Герстона, М. Мангера, П. Сабатье и др. Что же касается более специализированных исследований, посвященных собственно транспортной проблематике в политико-административном ракурсе, то здесь следует упомянуть новаторские работы К. Баттона, Дж. Вайгара, Дж. Гиббса, С. Глейстер, С. Грант, О. Дженсена и др.

Различные аспекты анализа транспортных коммуникаций и транспортной политики, отражены в диссертационных исследованиях А.А. Горбунова, Р.С. Мирзаева, Ю.А. Харламовой, В.И. Якунина.

Вместе с тем многие аспекты исследования транспортной сферы, прежде всего ее взаимосвязи с обеспечением национальных интересов, остаются мало изученными. Данное обстоятельство определило объект, предмет, цели и задачи настоящего исследования.

**Объектом** диссертационного исследования являются национальные интересы России.

**Предметом исследования** – политика обеспечения национальных интересов в транспортной сфере, особенности ее формирования и реализации в современных условиях применительно к железнодорожному транспорту.

**Целью** диссертационного исследования является политологический анализ теоретических и практических аспектов политики обеспечения национальных интересов современной России в транспортной сфере вообще и в сфере железнодорожного транспорта в частности.

Для реализации цели исследования необходимо последовательное осуществление следующих **задач**:

- выявить политическую составляющую формирования и функционирования транспортной сферы жизни общества;
- уточнить сущностные черты, структуру и содержание национальных интересов современного государства;
- исследовать национальные интересы государства в транспортной сфере в современных условиях;
- выявить значение транспортного фактора в политическом развитии России;
- определить приоритеты развития транспортной сферы в системе национальных интересов современной России;
- показать роль железнодорожного транспорта современной России в системе реализации национальных интересов и приоритетов страны.

**Теоретико-методологические основы исследования** включают в себя системный, сравнительный, проблемный и другие общенаучные подходы, а также широкий спектр методов современной политологии и ряда других смежных наук. Учитывая исходно комплексный, динамичный статус изучаемого материала, методологический фундамент исследования составили принципы единства исторического и логического, восхождения от абстрактного к конкретному, всесторонности, реалистичности, объективности рассмотрения, целостности.

Важное методологическое значение для диссертационного исследования имеют достижения теории международных отношений и геополитики, раскрывающие особенности современного положения государства как политического института, оказавшегося в том числе перед лицом вызовов и угроз глобального характера, а также специфику обусловленных этими и целым комплексом других обстоятельств национальных интересов и приоритетов.

Другой теоретико-методологической основой диссертации выступает формально-правовой (юридический) подход. Его задействование на всем протяжении исследования позволяет рассмотреть нормативно-правовые основания формирования и условия реализации государственной политики в транспортной сфере, в том числе в контексте функционирования железнодорожной отрасли.

Институциональный подход, также используемый в диссертации, в существенной мере дополняет правовой в том отношении, что посредством его становится возможным выявление сильных и слабых сторон функционирования государственных и отраслевых организационно-управленческих структур, ответственных за реализацию конкретных направлений транспортной политики. Кроме того, он позволяет обратить внимание на неформальные институты, прямо или косвенно участвующие в формировании системы национальных интересов и приоритетов современного государства.

Еще одной составляющей теоретико-методологической базы диссертационного исследования стали новые научные парадигмы анализа политико-коммуникационных процессов и политических сетей, концепции политической модернизации и инновационного развития. Кроме того, важное методологическое значение имеют основные положения концепций национальных интересов и национальной безопасности, их комплексного обеспечения в современных условиях. Наконец, особое место в работе занимают положения общей теории транспорта и транспортных

коммуникаций, формирования транспортных систем общенационального и регионального уровня, концепции современной транспортной политики.

При реализации цели и задач настоящей диссертации автор опирался на результаты исследований крупнейших представителей политологической, социально-философской, международно-правовой, экономической мысли, использовал труды российских и зарубежных авторов.

**Эмпирическую базу исследования** составили прикладные разработки в области обеспечения национальных интересов вообще и применительно к транспортной сфере в частности, официальные документы, публикации в отечественных и зарубежных печатных и электронных СМИ. Кроме того, важное значение для исследования имеют материалы аналитико-прогностического характера, касающиеся текущего и перспективного функционирования транспортного комплекса России и ведущих государств мира, том числе такой его важнейшей отрасли, как железные дороги.

**Научная новизна диссертационного исследования** определяется рядом особенностей, которые не были обнаружены в существующих исследованиях по сходной тематике. Они заключаются в следующем:

- выявлено политическое значение транспортной сферы для текущей жизнедеятельности и перспективного развития общества;
- уточнены национальные интересы и приоритеты государства в современных условиях, конкретизированы их сущностные черты, структура и содержание применительно к транспортной сфере;
- на основе исследования роли транспортного фактора в политическом развитии России уточнены национальные интересы и приоритеты страны в транспортной сфере в современных условиях;
- показана роль железнодорожного транспорта современной России в системе реализации национальных интересов и приоритетов страны.

#### **Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Формирование адекватной современным вызовам и способной в полной мере удовлетворять уже имеющиеся и вновь возникающие общественные запросы транспортной сферы становится одной из приоритетных задач политики государства, а также комплексным направлением его деятельности, масштабы реализации которого как непосредственно, так и опосредованно оказывают влияние на формальные и содержательные параметры системы национальных интересов.

2. Национальные интересы как форма политической интеграции совокупных общественно-государственных жизненно важных

потребностей и неотъемлемых ценностей в содержательном плане в современных условиях эволюционирует к большей взаимосвязи и взаимозависимости ее отдельных структурных компонент, к усложнению своей внутренней логики, в числе приоритетов которой востребованность опережающего и инновационного развития национальной транспортной системы объективно выходит на одно из главных мест.

3. Для российской государственности, становление и эволюция которой происходили и во многом продолжают происходить в специфических пространственно-географических и природно-климатических условиях, транспортный фактор является одним из системообразующих в процессе как осмысления национальных интересов общественными структурами и концептуализации на властном уровне, так и их практической реализации в ходе осуществления соответствующего политического курса, текущие и перспективные измерения которого обретают все большую взаимообусловленность.

4. Железнодорожный транспорт современной России является многоаспектным техно-социальным феноменом, одновременно предпосылкой, фактором и результатом развития основных сфер жизни российского общества, включая политическую; совмещение характеристик объекта хозяйственной инфраструктуры страны и субъекта общенациональных модернизационных изменений делает его важнейшим инструментом реализации общероссийских национальных интересов и приоритетов.

**Практическая значимость работы** заключается в том, что она может способствовать уточнению концептуальных оснований национальных интересов и приоритетов современной России, их конкретизации применительно к транспортной сфере вообще и железнодорожному транспорту в частности, а также еще более привлечь внимание ученых и практиков к вопросам изучения государственной политики в приоритетных областях жизни российского социума, послужить новым импульсом для разносторонних и комплексных исследований данного феномена.

Кроме того, основные выводы и положения, обоснованные в диссертации, могут быть использованы при разработке официальных документов государственными органами, политическими партиями и общественными организациями, в конкретных политологических исследованиях, а также при подготовке учебных и учебно-методических пособий, лекций и семинаров по государственной политике и управлению,



мировой политике и международным отношениям, политической коммуникативистике, общей теории транспорта и т.д.

**Область исследования.** Содержание диссертационного исследования соответствует пунктам Паспорта специальности ВАК Министерства образования и науки РФ – 23.00.02 «Политические институты, процессы и технологии»: 2. Политическая система, ее структура; 9. Статика и динамика в политической жизни: традиционные и модернизационные типы общества; 11. Теория управления: генезис и основные подходы.

**Апробация диссертационного исследования.** Основные положения и выводы диссертационного исследования доложены автором и обсуждались на международных и всероссийских научно-практических конференциях: «TRANS-MECH-ART-CHEM» (Москва, 2010), «Транспорт России: проблемы и перспективы развития БАМа» (Москва, 2010), Всероссийской научно-практической конференции «Транспорт России: проблемы и перспективы – 2009» (Москва, 2009). Результаты диссертационного исследования были внедрены в учебный процесс Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), что подтверждается справками о внедрении результатов диссертационного исследования.

**Публикации по теме диссертации.** По теме диссертации опубликовано 11 научных работ общим объемом 5,3 печ.л., в том числе 4 работы в изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России.

**Структура работы** определяется задачами и логикой исследования и состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованных источников и литературы.

**Во введении** обосновывается актуальность темы, выявляется степень ее научной разработанности, определяются объект и предмет, а также цели и задачи исследования, формулируются научная новизна работы и выносимые на защиту положения, раскрываются теоретические и методологические основы исследования, определяется теоретическое и практическое значение диссертации.

**Первая глава** «Транспортная сфера в системе национальных интересов: теоретические и методологические основы исследования» посвящена раскрытию понятий «транспортная сфера», «национальные интересы» и их проявлению в транспортной сфере.

**Во второй главе** «Транспортная составляющая национальных интересов России: история и современные реалии» автор прослеживает процесс развития транспорта России и его влияние на социально-

политическое освоение регионов, определяет приоритеты транспортной стратегии на современном этапе.

В **заключении** подводятся краткий итог исследования, излагаются основные выводы диссертации, которые, как полагает автор, могут быть востребованы в дальнейшей исследовательской работе, связанной с теоретическим анализом процессов и явлений транспортной сферы в контексте обеспечения национальных интересов и приоритетов современной России.

## **II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

**Первая группа вопросов, решаемых в диссертации, предопределена необходимостью уточнения теоретических и методологических основ исследования транспортной сферы в системе национальных интересов современного государства.**

В данном исследовании понятие «транспорт» употребляется в широком смысле и тождественно понятиям «транспортная сфера», «транспортные системы».

Под транспортной сферой мы подразумеваем совокупность всех видов транспорта, связанных экономическими, технологическими, техническими и нормативно-правовыми взаимоотношениями. Каждый вид транспорта имеет свою сферу эффективного использования.

В состав транспортной системы входит железнодорожный, автомобильный, внутренний водный, или речной, морской, воздушный, трубопроводный, промышленный, городской, космический транспорт, транспорт энергии и информации. Такие виды транспорта, как промышленный и городской, в свою очередь, также являются совокупностью различных видов транспорта, объединенных территориальным признаком. Каждый вид транспорта эффективен в определенной сфере использования.

Существуют причинно-следственные связи между уровнем развития транспорта и структурой общества. Так, появление железнодорожного транспорта связало города и страны, облегчив освоение новых территорий для проживания населения и производства продукции. Рост городов, в свою очередь, обусловил развитие городского транспорта и создание новых видов транспорта для качественного обслуживания городского населения.

Функциональная роль транспорта проявляется во всех сферах жизни общества.

Всестороннее изучение многообразных проблем транспорта имеет важное теоретико-методологическое и практическое значение не только для правильного понимания процессов перемещения, происходящих как в окружающем мире в целом, так и в отдельных его частях и регионах, общественных сферах, но и тенденций общемирового транспортного развития, идентификации в транспортной системе позиций конкретного вида транспорта.

Важную роль в исследовании транспортной сферы играют методы политического анализа. В соответствии с этим измерением, политологические аспекты транспорта неизменно связаны с характеристикой государственных и межгосударственных акций по перемещению ресурсов, изменению функций транспортной сферы, ее соотношением с другими отраслями экономики и областями внутренней и внешней политики. В данном контексте актуализируются связи динамики транспортной сферы с национальными интересами, характером включения отрасли в мировые политические (геополитические) связи, а также другими ее макрополитическими характеристиками.

В диссертации исследуются разнообразные точки зрения зарубежных и отечественных авторов по поводу концепции национального интереса.

В современной политической науке приоритетность в разработке концепции национального интереса принадлежит представителям школы политического реализма, которые понимают его, прежде всего, как внешнеполитический. Так, с точки зрения классика американской политической мысли и лидера школы политического реализма Г. Моргентау<sup>1</sup>, национальный интерес – это ключевая категория политической науки, она характеризует действия государств в сфере внешней политики.

Однако не все зарубежные исследователи, в их числе Р. Арон, Дж. Розенау, Ж. Дюрозель, А. Бэттлер, склонны применять национальный интерес в качестве категории анализа внешней политики государств.

В общественно-политический дискурс России категория «национальный интерес» вошла более двух столетий назад. Тем не менее, вплоть до сегодняшнего дня ее теоретическая обоснованность и практическая полезность признается далеко не всеми.

---

<sup>1</sup> Моргентау Г. Политические отношения между нациями: борьба за власть и мир. Цит. по Цыганков П.А. Ук. соч., С. 74. 291.

В целом анализ научно-политической литературы позволяет сделать следующий вывод.

«Национальный интерес», «государственный интерес» и «национально-государственный интерес» являются взаимодополняющими категориями. Понятие «общественный интерес» отражает интерес общества, граждан государства, которые представляют в совокупности нацию. Проблема разграничения понятий «национальный интерес», «государственный интерес», «национально-государственный интерес», «общественный интерес» является актуальной и сложной. В авторитарных государствах с неразвитым гражданским обществом и отсутствием верховенства права «национальные интересы» отражают в большей степени интересы политических лидеров, властной корпорации, правящих кругов и стоящих за ними сил. В этом случае эти интересы правомерно было бы характеризовать как интересы государственные, но не как национальные интересы. Таким образом, «национальные интересы» – это совокупные интересы общества и государства, выражающиеся в защите внутренней и внешней национальной безопасности, сохранении государственного суверенитета, в обеспечении стабильного экономического роста и взаимовыгодных отношений со всеми участниками политического процесса.

Важность более точной артикуляции национальных интересов связана с тем, что национальный интерес выполняет ряд жизненно важных функций для такого политически организованного сообщества, как государство. В числе этих функций выделяют политическую, коммуникативную и идеологическую.

На основе проделанного анализа, представляется возможным дополнить функции национального интереса.

Национальный интерес как политическое явление, безусловно, выполняет *функцию целедостижения*. В случае любой сложной системы необходимо, как отмечал Т. Парсонс<sup>1</sup>, говорить о системе целей. Проявление этой функции заключается в том, что правильно сформулированный национальный интерес выстраивает иерархию целей. В национальных интересах формулируются и, приоритеты для государства, общества и составляющих его индивидов, определяются средства обеспечения и достижения стратегически важных целей и ресурсов их достижения.

---

<sup>1</sup> Парсонс Т. О социальных системах. – М.: Академический Проект, 2002. С. 567-569.

Важной представляется *функция обеспечения безопасности (сохранение равновесия)*, основные задачи которой сводятся к обеспечению национальной безопасности государства от внешней агрессии, определению потенциальных рисков, выявлению партнеров, союзников, друзей на мировой арене.

Национальный интерес выступает компасом (*ориентационная функция*) для ориентации государственных структур в быстро меняющихся условиях, связанных с внутренними и международными процессами.

Правильно сформулированный и эффективно реализуемый интерес выполняет внутреннюю функцию – *функцию интеграции* индивидов, социальных групп и политической элиты, то есть интеграции гражданского общества и государства.

Налаживая и поддерживая межгосударственные связи и согласовывая внешнеполитические приоритеты государства с различными субъектами международных отношений, национальный интерес осуществляет внешнюю функцию – *функцию коммуникации*.

Правильно сформулированный национальный интерес реализует *функцию адаптации* государства и общества к быстро меняющимся внутренним и внешним условиям жизнеобеспечения.

В условиях глобализации, усиления миграционных процессов и качественных структурно-демографических сдвигов перед государствами возникает новая, можно сказать – судьбоносная проблема: потребность определения и обеспечения национальной идентичности. Можно выдвинуть предположение, что национальный интерес в современных условиях должен фиксировать потребность формирования и закрепления общезначимых ценностей как духовного фактора интеграции общества. С учетом этого, на наш взгляд, важной функцией национального интереса представляется *функция обеспечения идентичности общества*.

С точки зрения структуры, национальные интересы состоят в первую очередь в обеспечении государством безопасности своих граждан. В структуру национальных интересов входят национальная безопасность, государственный суверенитет, территориальная целостность, сохранение конституционного строя, верховенство политической власти, экономическое, политическое и социальное процветание нации и поддержание определенного статуса государства на мировой арене.

Мы выходим, таким образом, на проблему непреложных интересов России, детерминированных особенностями отечественной традиции, сообразованных с реалиями и требованиями общенсторического развития

и имеющих целью обеспечение достойного для страны и народа места в мире XXI века.

В долгом историческом процессе развития человечества транспортный фактор присутствовал постоянно, выполняя весьма важную роль. В сложном механизме взаимодействия различных сил, обеспечивающих прогресс человеческого общества, транспортный фактор был одним из компонентов, который имел ключевое значение.

В общественно-политическом процессе, в реализации национально-государственных интересов как во внешней, так и во внутренней политике значимое место занимает транспорт.

Транспорт – это, прежде всего, сетевые структуры, которые подобно нервной системе, пронизывают и связывают города и регионы, страны и континенты. Не случайно политика высшего напряжения – война определяет в числе приоритетных целей именно транспортные коммуникации. Стройка века БАМ рождалась как мобилизационный геополитический проект России.

Применительно к транспортной политике задача заключается в том, чтобы определить место и роль соответствующего государства в «постбиполярной» системе международных отношений, осознать и сформулировать его национальные интересы и последовательно реализовывать и защищать эти интересы на международной арене, в том числе в пространстве коммуникаций, в котором, наряду с глобальными информационными, финансовыми, телекоммуникационными, разведывательными и военными системами, значимое место занимает транспорт.

Актуальность назревших внешнеполитических и внутренних проблем, таким образом, ставит в повестку дня необходимость безотлагательного принятия комплекса мер, объединенных единой системой политических приоритетов, сбалансированным сочетанием государственных интересов и прав личности, продуманной стратегией транспортного развития.

Современный транспорт, по общему мнению экспертов и исследователей в данной области, представляет собой социально значимый сектор экономики, являющийся в известном смысле основанием и предпосылкой успешного функционирования практически всех сфер социально-экономической жизни общества, оказывающий существенное влияние на макропараметры развития государства. Вместе с этим, как обосновывается в настоящей работе, транспорт является в равной мере и фактором политического процесса страны, детерминантом ее политического развития во внутреннем и внешнем измерениях.

Транспорт является важнейшим элементом инфраструктуры современной цивилизации, а также инструментом реализации национальных интересов государства, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе. Его устойчивое и эффективное функционирование является необходимым условием стабилизации, подъема и структурной перестройки экономики, обеспечения целостности и национальной безопасности и обороноспособности страны, улучшения условий и уровня жизни населения, а следовательно, и национальных интересов любого государства.

Транспорт – одна из важнейших отраслей экономики любой страны и мирового хозяйства в целом, что обуславливает значимую роль транспорта и в качестве эффективного политического средства национального влияния и контроля.

В настоящее время борьба за установление глобального контроля идет как по всем границам политических и экономических группировок, а также на «стыках цивилизаций», так и в трансграничном мировом масштабе. При этом в попытках установления такого контроля используются самые разные инструменты и методы их применения. Транспорт и связанный с ним комплекс вопросов (транспортные коридоры, транспортная безопасность, перемещение сырья и продукции и т.д.) являются одним из таких политических инструментов, причем во многих случаях – весьма действенным.

Самое пристальное внимание уделяется анализу и прогнозам политического развития стран и регионов, обладающих большим транзитным потенциалом. Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки на первую половину нынешнего столетия будут сосредоточены в треугольнике США – Европа – Дальний Восток.

В этой связи следует учесть, что более чем 4/5 общей протяженности оптимальных по экономическим параметрам международных транспортных коридоров широтного направления от Восточной Азии до Атлантики составляют транспортные сети России. Коридоры с общей меридиональной направленностью от Скандинавии до Персидского залива на 2/3 своей протяженности проходят по территории Российской Федерации.

Россия в этом отношении имеет неоспоримое позиционное преимущество перед другими государствами и даже группами государств. У нее центральное, ключевое географическое положение на евразийском континенте. Она занимает фактически всю равнинную часть промежутка

между Европой и Азией и по ней пролегает единственный равнинный участок, позволяющий сформировать скоростной евроазиатский международный транспортный маршрут. Таким образом, Россия является оптимальным транспортным мостом между Азией и Европой. Кроме всего прочего, Россия уже обладает транспортной сетью, сопряженной с внешним миром. Это означает, что для развития транзита России не нужно создавать новых транспортных переходов в сопредельные страны. На Транссибе наработан большой опыт организации и сопровождения исключительно больших объемов перевозимых грузов.

При формировании евроазиатских международных транспортных коридоров по своей территории России приходится преодолевать мощное внешнее противодействие.

На почве транспортной, и, следовательно, экономической и политической изоляции России происходит консолидация некоторых государств дальнего зарубежья, международных финансовых структур и транснациональных корпораций с рядом стран СНГ, которые стремятся проложить выгодные транзитные коридоры через свои территории в обход России, отбирая у нее выгодный транзит. Лидеры мировой экономики осознают тот факт, что кто будет управлять транспортными коммуникациями глобального характера, тот и становится ключевым партнером в мировом хозяйственном обороте.

**Вторая группа вопросов, решаемых в диссертации, обусловлена необходимостью компаративно-ретроспективного анализа транспортной составляющей национальных интересов России.**

В современных условиях транспорт становится все более важной составляющей в жизни людей. В частности, транспорт рассматривается не только как отрасль, перевозящая грузы и пассажиров, но и как межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования.

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, является важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей, обеспечивая повышение качества жизни людей. Без решения проблем в транспортной отрасли невозможно добиться коренных изменений в хозяйственной деятельности в целом.

Говоря о роли транспорта с точки зрения макроразвития страны, нельзя обойти вниманием основные индикаторы (макропараметры), по которым обычно судят о благосостоянии, уровне развития и жизни любой страны с рыночной экономикой. Среди этих макропараметров особо выделяются несколько, играющих ключевую роль и имеющих наиболее



непосредственную связь с уровнем транспортного развития. Речь идет об объеме ВВП, уровне инфляции, уровне жизни населения, изменении плотности населения, уровне безработицы. Эти макропараметры в наиболее общем виде характеризуют важнейшие стороны развития государства в социально-экономическом аспекте, наиболее «осязаемы» конечным потребителем политико-управленческих услуг – гражданином, и поэтому связь их с развитием транспорта представляется значимой.

Неравномерное распределение населения по территории России крайне отрицательно сказывается на всех сферах жизни общества и государства. Возникает угроза территориальной целостности: регионы страны инфраструктурно не связаны друг с другом. Много населенных пунктов не имеет дорог, не развивается инфраструктура, вследствие чего происходит отток специалистов из этих областей в центр. Эффективная территория страны как бы сжимается. В результате в России в настоящее время существенно ограничиваются права граждан на передвижение, затруднено перемещение войск при необходимости. Как представляется, решение лежит в политической плоскости: в каждом конкретном случае необходимо проявить политическую волю, руководствуясь здравым смыслом и системным видением задач, стоящих сегодня перед Российским государством.

В сегодняшних условиях только привлечение инвестиций может коренным образом переломить ситуацию, осуществить качественный и количественный переход от выживания к интенсивному развитию. Привлечение инвестиций в транспортную инфраструктуру даст значительный мультипликативный эффект для роста ВВП всей страны.

Что касается таких социально значимых макропараметров, как уровень безработицы и уровень жизни населения, то и здесь влияние развития транспортного сектора очевидно. И если полная занятость трудоспособного населения – основа социального благополучия, то транспорт является важным потенциальным источником рабочих мест – развитие дорог прямо или косвенно влияет на занятость населения. Это обстоятельство обусловлено не только прямым созданием рабочих мест непосредственно при строительстве, управлении, эксплуатации путей сообщения, но и привлечением к этому процессу смежных отраслей. В результате мы имеем увеличение доходов населения и рост вторичной занятости в тех отраслях, которые производят товары потребительского назначения. В итоге это ведет и к росту национального дохода.

Суммируя вышесказанное, необходимо заключить, что активное развитие всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры является одной из стратегических задач России.

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной инфраструктуры.

Обслуживая все отрасли экономики, социальную сферу и население, выполняя перевозки к местам потребления практически всей производимой в стране и закупаемой за рубежом продукции, а также поездки населения с трудовыми, культурно-бытовыми и другими целями, транспорт обеспечивает всю жизнедеятельность страны.

Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Особое географическое положение страны позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в т.ч. от осуществления транзитных перевозок зарубежных стран по своим коммуникациям.

Велика роль транспорта и в обеспечении обороноспособности и национальной безопасности страны.

В развитии транспортной сферы России, реализации ее национальных интересов большую роль играет пространственное положение страны. Важным условием для России является то, что ее географическое положение обеспечивает неподконтрольность транспортных выходов на основных торговых партнеров; возможность доставлять грузы, минуя промежуточные страны, транзитных посредников, с их экономическими и политическими претензиями. Исторический опыт показывает главное – основной товароборот осуществляется внутри стран, следующий по объему – между соседними государствами, и только на третьем месте – обмен между дальними странами. Новейший опыт регионализации мировой экономики еще раз доказал это.

Гарантией национальной безопасности и стратегического развития России, обеспечения ее национальных интересов является формирование опорной транспортной сети в Сибири и на Дальнем Востоке. Начинаться транспортное освоение Сибири и Дальнего Востока должно именно с формирования транспортной опорной сети.

В Азиатской части страны опорная транспортная сеть отсутствует как таковая. Здесь транспортная система имеет древообразную структуру. Стволом этой сети является Транссиб, в одиночестве пронизывающий восточные регионы. От него на север и юг отходят немногочисленные железнодорожные ответвления. Такая особенность не позволяет оптимизировать транспортную логистику на востоке страны. Ущербоность конфигурации транспортной системы Сибири и Дальнего Востока усиливается приграничностью Транссибирской магистрали, опасностью ее перекрытия в случае приграничных конфликтов.

Поэтому главной задачей Транспортной стратегии России является построение опорной транспортной сети Сибири и на Дальнем Востоке.

Транспортно-промышленное освоение Сибири и Дальнего Востока окажет системное влияние на развитие экономики России в целом и ее регионов в частности.

В современных условиях для обеспечения научно-обоснованного и ускоренного развития транспортного комплекса страны потребуется решить ряд задач, среди которых предстоит обеспечить модернизацию основных фондов всех видов транспорта, увеличение объемов государственных и частных инвестиций для этих целей.

На заседании президиума Государственного совета Российской Федерации (г. Ульяновск, 2009) по вопросу «Об инновационном развитии транспортного комплекса Российской Федерации» были определены приоритеты государственной инновационной политики в сфере развития транспорта и транспортной инфраструктуры.

К числу приоритетов государственной политики Российской Федерации относится переход к инновационному развитию транспортного комплекса, обеспечивающему обновление основных фондов, внедрение новых технологий, эффективную работу различных видов транспорта, улучшение транспортных связей между регионами страны и интеграцию с транспортными сетями соседних государств.

Целью инновационного развития транспортного комплекса Российской Федерации является создание условий для обеспечения экономического роста, повышения конкурентоспособности страны и улучшения качества жизни населения за счет предоставления транспортно-логистических услуг, удовлетворяющих требуемым показателями надежности, безопасности, экологичности, ценовой доступности для потребителей и экономической эффективности для предприятий транспортного комплекса.

В результате инновационного развития транспортного комплекса страны будут решены важнейшие задачи социально-экономического развития Российской Федерации:

- ликвидированы инфраструктурные ограничения экономического роста в части развития транспортного комплекса страны;
- повышена конкурентоспособность российских производителей на международном рынке за счет снижения транспортно-логистических расходов в цене отечественной продукции, увеличения скорости и безопасности доставки грузов;
- обеспечены выходы на новые рынки, созданы условия для повышения транзитного потенциала страны, организованы надежные транспортные связи с зонами активного инвестиционного развития;
- повышено качество жизни населения страны за счет улучшения транспортной доступности, снижения затрат времени на поездки, повышения безопасности функционирования транспортного комплекса и снижения его негативного воздействия на состояние окружающей среды.

Среди всех видов транспорта во многих странах ведущее место занимает железнодорожный транспорт, что объясняется его универсальностью.

В России – великой железнодорожной державе – этот вид транспорта изначально приобрел особое значение (и сохраняет его) в связи с огромными размерами территорий.

Железнодорожный транспорт связывает в единое целое многочисленные области и районы страны, обеспечивает жизнедеятельность всех отраслей экономики, реализацию социальных программ, экономическую и национальную безопасность государства, активно влияет на развитие межрегиональных и международных связей.

Конец XX века и начало XXI в. характеризуется интенсивным реформированием железнодорожного транспорта России, что требует системного подхода к данному процессу. Вся история железных дорог – это история постоянного совершенствования, изменения и преобразований. Не только совершенствования техники и технологических процессов, но и в значительной мере совершенствования организации управления и экономики железных дорог.

Выбор направлений развития транспортной системы базируется на Концепции долгосрочного социально-экономического развития России на период до 2020 г., которая легла в основу разработки Стратегии развития

железнодорожного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года.

В Стратегии, основным принципом формирования которой является ориентация на идеологию «инновационного прорыва», предусматривается широкое внедрение современных достижений научно-технического прогресса.

Инновационное развитие транспортного комплекса возможно при условии обеспечения отрасли достаточным количеством высокопрофессиональных специалистов и руководителей. Это, в свою очередь, требует развития системы высшего и среднего профессионального образования, повышения квалификации и переподготовки кадров с ориентацией на инновационное развитие транспортного комплекса России.

Реализация задач, выдвинутых в Транспортной стратегии, требует развития международного сотрудничества в области транспорта. Такое сотрудничество является инструментом реализации национальных интересов Российской Федерации, обеспечивая ее устойчивую и последовательную интеграцию в мировую хозяйственную систему.

Приоритетом страны в системе национальных интересов является продвижение российских интересов в рамках участия в деятельности международных организаций.

Реализация Транспортной стратегии сопряжена с рисками, которые могут препятствовать достижению запланированных результатов. К таким рискам можно отнести макроэкономические, геополитические, операционные, социальные, техногенные и экологические риски.

Предложенные в Транспортной стратегии механизмы и планы реализации сформированы таким образом, чтобы свести к минимуму возможные негативные последствия указанных рисков при ее реализации.

Таким образом, развитие и модернизация транспорта с учетом реалий и особенностей социально-экономического и политического развития России являются факторами, стимулирующими социально-экономическое развитие страны, укрепляющими ее федерализм и территориальную целостность, а это все суть политические факторы.

### **III. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ**

**По теме диссертации были сделаны следующие выводы:**

1. Поставленная в диссертации цель исследования достигнута решением научных и практических задач, обеспечивающих эффективное функционирование политики обеспечения национальных интересов в транспортной сфере.

2. Анализ теоретических основ национальных интересов и приоритетов в транспортной сфере, исследование эволюции транспорта позволили уточнить сущностные черты, структуру и содержание национальных интересов современного государства, дополнить функции национальных интересов.

3. В процессе диссертационного исследования выявлена политическая составляющая формирования и функционирования транспортной сферы жизни общества. Развитие и модернизация транспорта с учетом особенностей социально-экономического и политического развития России являются факторами, укрепляющими федерализм, территориальную целостность, национальную безопасность.

4. Результаты диссертационного исследования показывают, что государство обязано поддерживать развитие транспортной сферы, так как транспорт является важнейшей составной частью производственной и политической (внешней и внутренней) инфраструктуры. Посредством своих вложений в транспорт государство может реально влиять на структурную перестройку экономики, ликвидацию имеющихся диспропорций в развитии отдельных отраслей и регионов, сохранение единого экономического пространства.

5. Стратегической целью государственной транспортной политики, направленной на реализацию национальных интересов и приоритетов, должно являться формирование транспортной системы, гарантированно и эффективно удовлетворяющей экономические, социальные, оборонные и другие потребности общества и государства.

6. В условиях коренного реформирования экономики и изменения геополитического положения России нужна продуманная государственная транспортная политика, учитывающая особенности транспорта и его роль в экономических и социальных процессах. При этом ввиду большой инерционности транспортной системы, связанной с высокой капиталоемкостью, продолжительными сроками строительства и реконструкции крупных транспортных объектов и создания новых типов

технических средств, задачи в области транспорта должны быть рассмотрены не только на ближайшую перспективу, но и на более отдаленные сроки.

#### **IV. СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ**

##### **Статьи в журналах, рекомендованных ВАК РФ:**

1. *Троненкова О.М.* Гражданская нация и национальное государство в условиях глобализации // Вестник Российской нации. 2009. № 4. – 0,7 печ.л.
2. *Троненкова О.М.* Национальные интересы в зеркале современной науки: основные подходы и направления дискуссий // Вестник Российской нации. 2010. № 6. – 1 печ.л.
3. *Троненкова О.М.* Транспортные коммуникации и внешняя политика государства // Власть. 2010. № 11. – 0,7 печ.л. (в соавторстве с А.А. Горбуновым; авторский вклад 0,3 печ.л.)
4. *Троненкова О.М.* Роль железных дорог в реализации национальных интересов современной России // Вестник Российской нации. 2011. № 1-2. – 0,5 печ.л.

##### **Статьи в научных сборниках и трудах конференций:**

5. *Троненкова О.М.* Национальные интересы России в транспортной сфере // Труды Всероссийской научно-практической конференции. – М.: МИИТ, 2009. – 0,25 печ.л.
6. *Троненкова О.М.* Политические факторы развития транспортной сферы // Труды Всероссийской научно-практической конференции. – М.: МИИТ, 2009. – 0,25 печ.л. (в соавторстве с Б.И. Кретовым; авторский вклад 0,15 печ.л.)
7. *Троненкова О.М.* Глобализация и трансформации мирового политического пространства: проблемы и вызовы // Транспортная политика и политические коммуникации: Сборник статей по политологическим и социологическим теоретико-методологическим и прикладным проблемам истории и современности. Выпуск I. Общеполитическое и региональное измерения. М.: МИИТ, 2009. – 0,8 печ.л.
8. *Троненкова О.М.* Транспорт в системе национальных интересов и приоритетов // Труды VII Международной научно-практической конференции «TRANS-MECH-ART-CHEM» - М.: МИИТ, 2010. – 0,15 печ.л.

9. Тоненкова О.М. Транспорт как объект исследования политической науки // *Транспорт России: проблемы и перспективы развития БАМа: Труды Международной научно-практической конференции*. М.: МПНТ, 2010. – 0,6 печ.л. (в соавторстве с А.А. Горбуновым; авторский вклад – 0,3 печ.л.)
10. Троненкова О.М. Трансформации мирового политико-коммуникативного пространства в условиях глобализации и модернизационные сдвиги // *Транспортная политика и политические коммуникации: Сборник статей по политологическим и социологическим теоретико-методологическим и прикладным проблемам истории и современности. Выпуск II. Модернизация и инновационное развитие*. М.: МНИИТ, 2010. – 0,6 печ.л.
11. Троненкова О.М. Транспортная безопасность в системе национальных интересов и приоритетов национальной безопасности России // *Транспортная политика и политические коммуникации: Сборник статей по политологическим и социологическим теоретико-методологическим и прикладным проблемам истории и современности. Выпуск III. Геополитика и национальная безопасность*. М.: Издательство «Социально-политическая МЫСЛЬ», 2011. – 0,6 печ.л. (в печати)



---

Подписано в печать 13.05.2011. Формат 60×84/16. Тираж 80 экз.

Типография МИИТа, кафедра «Политология и социальные технологии»  
127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 15.