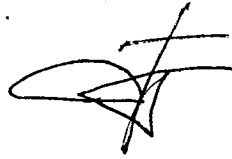


На правах рукописи



Букин Олег Юрьевич

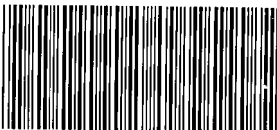
**ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
КАК ПРИОРИТЕТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ
СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ**

Специальность 23.00.02 –
Политические институты, процессы и технологии

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата политических наук

28 НОЯ 2013

Москва – 2013



005539705

Диссертация выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Московский государственный университет путей сообщения» на кафедре «Политология, история и социальные технологии»

Научный руководитель доктор политических наук, профессор
Горбунов Александр Александрович

Официальные оппоненты: **Манойло Андрей Викторович**,
доктор политических наук,
Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, профессор
кафедры российской политики

Сухомлинов Алексей Вячеславович,
кандидат политических наук,
Корпоративный центр развития профессионального обучения персонала
ОАО «РЖД», начальник

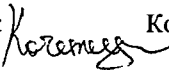
Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования
«Ярославский государственный университет им. П.Г. Демидова», г. Ярославль

Защита диссертации состоится 19 декабря 2013 г. в 16:30 на заседании диссертационного совета Д 218.005.13 в Московском государственном университете путей сообщения по адресу: 127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, ауд. 8509.

С диссертацией можно ознакомиться в Научно-технической библиотеке Московского государственного университета путей сообщения.

Автореферат разослан « ____ » _____ 2013 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат политических наук

 **Кочетков Егор Евгеньевич**

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования обусловлена особой ролью железных дорог в социополитическом развитии России, а также их заметным влиянием на современную внутреннюю и внешнюю политику страны. Исторически становление и развитие отечественной государственности, неотъемлемым компонентом которой является территориально-политический комплекс, было детерминировано набором взаимообуславливающих факторов, наиболее значимыми из которых стали пространственно-географический и природно-климатический. Действительно, вся российская история — это перманентный процесс освоения обширного и неоднородного пространства в весьма непростых, часто суровых климатических условиях. И хотя речь идет о комплексном освоении, понятно, что сутью и основой данного процесса всегда выступало и продолжает оставаться транспортное освоение, формирование и развитие транспортной и сопутствующей инфраструктуры на всей территории страны.

Появившись более 175 лет назад, железнодорожное сообщение стало стержнем отечественного транспортного комплекса и одним из фундаментальных оснований ее экономики, а тем самым начало определять тенденции внутриполитического развития и формировать внешнеполитические приоритеты. Развившись со временем в комплекс охватывающих различные уголки страны путей сообщения, железные дороги стали играть решающую роль в обеспечении ее экономического, политического, социокультурного и т.д. единства. В этом смысле можно с полной уверенностью говорить об интегрирующей и консолидирующей роли железнодорожного транспорта в исторических судьбах России. Именно железные дороги связали воедино разные по уровню культурно-исторического и социально-экономического развития, а также по структуре и населенности территории, обеспечили мобильность людей, способствовали центростремительным процессам. Наряду с этим, железнодорожный транспорт стал играть важнейшую роль в решении внешнеполитических задач государства: обеспечении его суверенитета и территориальной целостности, осуществлении транзитных функций, налаживании многостороннего диалога с ближайшими соседями и удаленными странами.

Исторически в России становление и развитие железнодорожного транспорта шло параллельно с его научным осмыслением. Помимо собственно технических трудов значительная часть работ была посвящена социально-политическим аспектам функционирования железных дорог. В целом отечественная социально-политическая и научная мысль позитивно оценивала потенциал российских железных дорог, указывая на важность их возникновения, конструктивную роль в общественном развитии, что во многом весьма положительно сказалось на самом процессе железнодорожного строительства.

Отрадно, что в современной России особое значение железных дорог для внутренней и внешней политики — причем не только в его

классическом, традиционном измерении, не только с точки зрения решения текущих задач, но и в перспективном, инновационном ключе, с ориентацией на новейшие, передовые горизонты развития – признается на самом высоком уровне. Как было отмечено на заседании президиума Совета при Президенте РФ по модернизации экономики и инновационному развитию, «железнодорожный транспорт играет и будет играть огромную роль в жизни нашей страны в силу ее масштабов, отдаленности от тех или иных мест... он обеспечивает более 40% пассажирских перевозок и грузовых перевозок.

Очевидно поэтому, что отрасль является генератором спроса на новейшие технологии. В нашем представлении иногда железная дорога ассоциируется с паровозами столетней давности, с достаточно традиционными технологиями. На самом деле это совершенно не так... только опираясь на современные технологии, на передовые разработки можно решить такие сложные задачи, как повышение скорости движения, что является императивом развития в XXI веке, обеспечение комплексной безопасности, доступности и комфортности пассажирских перевозок, увеличение грузоподъемности поездов¹.

Весьма значимым обращение к исследованию проблем и перспектив инновационного развития отечественного железнодорожного транспорта представляется в контексте учета опыта и достижений зарубежных стран. Даже самый беглый анализ позволяет говорить о том, что в настоящее время среди внутри- и внешнеполитических приоритетов большинства индустриально развитых стран мира существенное значение имеет разработка национальных инновационных стратегий, формирование и реализация эффективной, отвечающей современным вызовам государственной инновационной политики. Появление железнодорожного сообщения, несомненно, стало инновацией мирового масштаба. Вместе с тем, с момента его возникновения каждое государство прошло свой путь развития железнодорожной отрасли, столкнулось с национально-специфическими проблемами в ней и выработало собственные механизмы их решения. Поэтому изучение опыта ведущих железнодорожных держав весьма актуально с точки зрения выявления наиболее успешных мировых практик, а также определения возможностей и пределов использования соответствующих политических институтов, механизмов и технологий в современных российских условиях.

То же самое справедливо и в отношении ретроспективного анализа отечественного опыта, который дает основания для комплексной оценки предшествующих периодов развития железных дорог, основных направлений и механизмов государственной политики в данной сфере, выявления ее сильных и слабых сторон, а также способствует концептуальному осмыслению ее итогов и выработке рекомендаций по

¹ Выступление Председателя Правительства РФ Д.А. Медведева на заседании президиума Совета при Президенте РФ по модернизации экономики и инновационному развитию. 28 июня 2013 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://government.ru/govworks/43>.

учету позитивных наработок предшествующих эпох в области политической теории и практики в современных условиях и обозримой перспективе.

Сегодня перед Россией стоит ряд приоритетных задач, связанных с комплексным транспортным развитием страны, основу которого, по нашему мнению, должен составлять железнодорожный транспорт. Экономический и политический потенциал железных дорог колоссален и пока еще далек от своего исчерпания. Недостаточно раскрытой в целом ряде существенных аспектов, в частности, связанных с предметным полем современной политической науки, остается и проблематика развития железнодорожных транспортных коммуникаций, включая инновационное измерение данного развития, а также основания и направления его обеспечения и регулирования механизмами государственной политики. Восполнить обозначившиеся пробелы в этой сфере и призвано настоящее диссертационное исследование.

Степень научной разработанности проблемы. Попытки осмысления роли транспортных коммуникаций, в том числе железнодорожных, в политике в общем и в отдельных ее сферах в конкретные исторические эпохи в частности предпринимались целым рядом зарубежных ученых и исследователей. В их числе могут быть названы Зб. Бжезинский, Дж. Вествуд, А. Леш, Х. Маккиндер, А. Мартин, Ф. Рацтель, А. Тойнби, К. Хаусхоффер, Р. Челлен, К. Шмитт и др.²

Определенная исследовательская традиция роли транспорта в целом и железных дорог в частности в общественно-политической сфере, а также ее влияния на формирование и развитие транспортных коммуникаций сложилась в отечественной науке. Однако работы многих представителей российской научной и социально-политической мысли, ученых-теоретиков и государственных деятелей, осуществлявших практическую политику, которые в целом весьма позитивно оценивали потенциал отечественных железных дорог, оказались незаслуженно забытыми или выведенными за рамки научного дискурса. В этой связи уместно вспомнить имена таких авторов, как С.Ю. Витте, А.Я. Гюббенет, Г.Ф. Краевский, П.П. Мельников А.И. Чупров, Н.П. Щеглов и др.³

² См., например: *Бжезинский Зб.* Великая шахматная доска. Господство Америки и его геостратегические императивы. М.: Международные отношения, 2010; *Леш А.* Пространственная организация хозяйства. М.: Наука, 2007; *Маккиндер Х.* Географическая ось истории // *Геополитика: Хрестоматия* / Сост. Б.А. Исаев. СПб.: Питер, 2007. С. 138-153; *Рацтель Ф.* Политическая география // *Геополитика: Хрестоматия* / Сост. Б.А. Исаев. СПб.: Питер, 2007. С. 15-36; *Тойнби А.* Исследование истории: Цивилизации во времени и пространстве. М.: АСТ, 2009; *Хаусхоффер К.* О геополитике: Работы разных лет. М., 2001; *Челлен Р.* Государство как форма жизни. М.: РОССПЭН, 2008; *Шмитт К.* Планетарная напряженность между Востоком и Западом и противостояние Земли и Моря // *Геополитика: Хрестоматия* / Сост. Б.А. Исаев. СПб.: Питер, 2007. С. 73-80; *Martin A.* Railroads triumphant. The grows, rejection and rebirth of a vital American force. N.Y. – Oxford: Oxford University Press, 1992; *Westwood J.* The historical atlas of world railroads. N.Y.: A Firefly Book, 2009; и др.

³ См., например: *Витте С.Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных Его Императорскому Величеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900-1902 годы. СПб., 1912; *Гюббенет А.Я.* Соображения министра путей сообщения о выборе пункта

Что касается современной отечественной гуманитарной науки, то целый ряд ее представителей, включая непосредственно политологов, занимается изучением транспортного фактора вообще и железнодорожными транспортными коммуникациями в частности во внутри- и внешнеполитической сфере. В их числе – А.А. Горбунов, О.В. Гончарук, Б.М. Лапидус, А.Г. Мартынов, И.М. Могилевкин, С.Б. Переслегин, В.М. Сай, Н.М. Сидоров, В. Тарлинский, Ю.А. Харламова, В.Я. Якунин и др.⁴

Определенную разработку в отечественной и зарубежной науке получили вопросы, связанные с инновационной политикой, а также с ролью, функциями и задачами государства при ее формировании и реализации⁵.

Наконец, целый ряд проблем, связанных, с одной стороны, с функционированием и развитием железнодорожного комплекса⁶, с другой

примыкания Сибирской железной дороги к сети железных дорог Европейской России и о порядке постройки Сибирской дороги. СПб., 1890; *Краевский Г.Ф.* Мировая транзитная Сибирская железная дорога. Иркутск, 1898; *Мельников П.П.* О железных дорогах. СПб., 1835; *Чупров А.И.* Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношения к интересам страны // Чупров А.И. Ученые труды в издании Императорского Московского университета. Ч. 1. Т. I и II. М., 1910; *Щеглов Н.П.* О железных дорогах и преимуществах перед обыкновенными дорогами и каналами. СПб., 1830; и др.

⁴ См., например: *Горбунов А.А.* Транспортные коммуникации и модернизация России. М.: ИНФРА-М, 2005; *Горбунов А.А.* Железнодорожный транспорт в геополитической стратегии России. М.: ИНФРА-М, 2007; *Горбунов А.А.* Опыт политики развития зарубежных железнодорожных коммуникаций для современной России. М.: МИИТ, 2008; *Горбунов А.А.* Политические аспекты транспортной стратегии России. М.: ИНФРА-М, 2008; *Гончарук О.В.* Управление транспортом: вопросы теории и практики. СПб.: Прометей, 1994; *Лапидус Б.М.* Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений (системный анализ). М.: МГУ, 2000; *Могилевкин И.М.* Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. М.: Наука, 2005; *Переслегин С.Б.* Самоучитель игры на мировой шахматной доске. М.: АСТ; СПб.: Terra Fantastica, 2007; *Сай В.М.* Организация железнодорожной транспортно-технологической системы страны на основе планетарных структур управления // Экономика железных дорог. 2002. № 11; *Сидоров Н.М.* Транспорт и общество: проблемы взаимодействия. СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2005; *Тарлинский В.* Трубопроводы – инструмент геополитики? М.: МИК, 2009; *Харламова Ю.А.* Железнодорожный комплекс в политических процессах российского государства. Диссертация на соискание ученой степени доктора политических наук. М., 2010; *Якунин В.И.* Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. М.: Мысль, 2005; *Якунин В.И.* Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006; и др.

⁵ См., например: *Ашихин А.Н., Смирнов Ю.Г., Чернуха А.В.* Состояние инновационной политики в зарубежных странах и Российской Федерации. М.: ИНИЦ Роспатента, 2004; *Гвишиани Д.М., Громека В.И.* Теоретические аспекты исследований инновационного процесса и формирования инновационной политики промышленно-развитых государств. М., 2004; *Голиценко О.Г.* Основные факторы развития национальной инновационной системы: уроки для России. М.: Наука, 2011; *Ожиганов Э.Н.* Политика инновационного развития: Глобальная конкуренция и стратегическая перспектива России. М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2012; *Шухтetter Й.А.* Теория экономического развития. М.: Прогресс, 1992; *Antonelli C.* The Economics of innovation. L. – N.Y.: Routledge, 2008; *Rogers E.M.* Diffusion of Innovations. N.Y.: Free Press, 1995; и др.

⁶ См., например: *Бикезина Т.В.* Формирование механизма реализации транспортной политики в трансформационный период. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. СПб., 2005; *Деружинский Г.В.* Управление инвестиционными процессами в условиях модернизации транспортного комплекса региона: методологические подходы, модели, инструменты. Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических

стороны, с осуществлением государственной инновационной политики в целом и в ряде отраслей экономики в частности⁷, был в той или иной степени и форме затронут в отечественных диссертационных исследованиях по различным наукам.

Вместе с тем, глубокой, комплексной проработки проблематики инновационного развития железнодорожного транспорта как приоритета государственной политики современной России под политологическим углом зрения к настоящему времени осуществлено не было. Данное обстоятельство обусловило выбор объекта и предмета, а также постановку цели и задач настоящего исследования.

Объектом диссертационного исследования является государственная политика современной России в сфере железнодорожного транспорта, **предметом** – инновационное развитие железных дорог как один из ее приоритетов.

Цель диссертационного исследования – обосновать значение инновационного развития отечественного железнодорожного транспорта как приоритетного направления государственной политики современной России.

Для достижения данной цели поставлены следующие **задачи**:

- раскрыть специфику железнодорожного транспорта как объекта государственной политики, определить его место и роль в процессах формирования и реализации внутри- и внешнеполитического курса современного государства;
- установить основные предпосылки инноваций на железнодорожном транспорте и выявить их политическое значение;
- определить роль железнодорожного транспорта в реализации основных внутри- и внешнеполитических приоритетов современной России;

наук. Ростов-на-Дону, 2009; Еременко И.А. Системный подход как фактор научного обоснования государственной транспортной политики. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Ростов-на-Дону, 2002; Мишина Н.В. Государственная политика России и механизмы взаимодействия ветвей власти в сфере управления развитием железнодорожного транспорта (политологический анализ). Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора политических наук. Ростов-на-Дону, 2011; Тимералиев Ю.С. Формирование транспортной политики России. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. СПб., 2004; Черняев А.С. Социальные основы транспортных коммуникаций. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата социологических наук. Новочеркасск, 2004; и др.

⁷ См., например: Ильчук Н.Н. Политические инновации: их сущность и роль в условиях обновления общества. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата философских наук. М., 1991; Ильясов М.С. Содержание государственной инновационной политики в условиях перехода к рыночной экономике. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. М., 2001; Селезнев П.С. Государственная инновационная политика в современной России и ведущих странах Запада. Диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук. М., 2009; Фомотов А.Г. Проблемы формирования и реализации инновационной политики. Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук. М., 1992; и др.

- выявить инновационный потенциал отечественных железных дорог и конкретизировать его применительно к внутри- и внешнеполитическим приоритетам современной России;

- определить основные направления и механизмы государственной политики по стимулированию и обеспечению инновационного развития отечественного железнодорожного транспорта в современных условиях.

Теоретико-методологические основы исследования включают в себя общенаучные методы и подходы (системный, проблемный, сравнительный, структурно-функциональный и т.д.); базируются на принципах объективности, всестороннего рассмотрения, историзма, диалектичности и др.; наконец, имеют опору в виде широкого спектра методов современной политологии и целого ряда смежных наук.

Будучи априори, в силу специфики предметного поля, междисциплинарным, исследование основывается на методологии и выводах целого ряда частных наук и дисциплин: геополитики, инновационного менеджмента, государственной политики и управления, политической коммуникативистики, экономической политики, политической регионалистики и т.д.

Важное значение для исследования имеют подходы, используемые в политической компаративистике. Их задействование практически на всем протяжении работы позволяет выявить общее и особенное в опыте различных стран при формировании и реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта, а также оценить возможности и пределы использования этого опыта в условиях российских реалий.

Не менее значимым для исследования является политико-исторический подход. Ретроспективный политологический анализ позволяет глубже раскрыть диалектическую природу железнодорожного транспорта – как одновременно результата и источника инноваций, проследить эволюцию его места и роли в формировании и реализации внутренней и внешней политики государства в различные исторические периоды.

Еще одним подходом, обладающим несомненной эвристической ценностью для настоящего исследования, является политико-правовой. Он позволяет рассмотреть доктринальные и нормативные основания государственной политики в целом и в сфере железнодорожного транспорта в частности, определить степень их разработанности и адекватности существующим реалиям.

Важную роль в ходе исследования сыграла опора на фундаментальные положения теорий политической и экономической модернизации, инновационного развития, постиндустриального общества. Кроме того, в ходе разработки концептуальной модели политики инновационного развития железнодорожного транспорта автор опирался на труды отечественных и зарубежных ученых прошлого и современности.

Эмпирическую базу исследования составили официальные документы и нормативно-правовые акты российских и зарубежных органов власти и

управления, научно-техническая информация, экономико-статистические данные о развитии железных дорог и транспортного комплекса в целом в различных странах и регионах мира, публикации в печатных и электронных средствах массовой информации по рассматриваемой и смежным проблемам, регулярное общение автора с представителями транспортной отрасли, а также профильных государственно-управленческих структур, ведущих научно-исследовательских и образовательных учреждений.

Научная новизна исследования определяется рядом особенностей, которые не были обнаружены в существующих работах по сходной тематике. Она заключается в следующем:

- на основе комплексного политологического анализа раскрыта специфика железнодорожного транспорта как объекта государственной политики, а также определены его место и роль в процессах формирования и реализации внутри- и внешнеполитического курса современного государства;

- посредством использования междисциплинарной методологии установлены основные предпосылки инноваций на железнодорожном транспорте и выявлено их политическое значение;

- на базе факторно-ресурсного сравнительного исследования определена роль железнодорожного транспорта в реализации основных внутри- и внешнеполитических приоритетов современной России;

- в ходе компаративно-ретроспективного политологического анализа выявлен инновационный потенциал отечественных железных дорог, а также осуществлена его конкретизация применительно к внутри- и внешнеполитическим приоритетам современной России;

- при использовании теоретико-методологической базы инновационного менеджмента, государственной политики и управления, а также ряда других научных дисциплин определены основные направления и механизмы по стимулированию и обеспечению инновационного развития отечественного железнодорожного транспорта в современных условиях.

Положения, выносимые на защиту:

1. Особенности генезиса и эволюции российского общества и государства исторически определялись структурой первичных взаимообуславливающих факторов, ключевыми из которых были пространственно-географический и природно-климатический. Большая протяженность государственной территории с запада на восток, помноженная на суровые природные условия, в известном смысле «обрекла» Россию на развитие именно железнодорожных транспортных коммуникаций. С момента своего появления и на протяжении всей последующей истории железные дороги играли ключевую роль в важнейших сферах жизни страны. Их развитие изначально стало комплексным, выходящим за рамки узкоотраслевых потребностей, поскольку, с одной стороны, решало общенациональные задачи социально-экономического характера, а с другой стороны, органично вписывалось в систему внутри- и внешнеполитических приоритетов.

2. Развитие отечественных железных дорог изначально стало носить диалектический характер. Их появление способствовало реализации имевшихся внутриполитических приоритетов (формирование единого политического пространства, укрепление экономических, культурных и т.д. связей между различными регионами, освоение новых районов и доступ к удаленным территориям и др.), но вместе с тем стимулировало формирование и новых приоритетов внутренней политики (например, создание новых рабочих мест, регламентация миграционной политики, развитие альтернативных видов транспорта и др.). Та же логика справедлива и в отношении внешнеполитических приоритетов: с помощью железных дорог были реализованы такие из них, как обеспечение суверенитета страны, ее безопасности; но одновременно железнодорожное сообщение способствовало развитию транзитного потенциала России и включению ее в мирохозяйственные и международные политические связи.

3. Инновационность железных дорог также изначально стала носить как актуальный, так и потенциальный характер. Появление железнодорожного сообщения само по себе стало инновацией, прежде всего технического плана, поскольку было обеспечено за счет усовершенствования ряда устройств и механизмов (паровой двигатель, конструкция рельсов, мостовые переходы и др.). Вместе с тем, железные дороги сами стали источником инноваций в самых разных направлениях государственной политики: экономической, социальной, региональной, демографической, военно-технической и т.д. Тем самым можно говорить о том, что, будучи продуктом инноваций, железные дороги одновременно являются структурой, порождающей инновации, и в этом смысле их потенциал раскрыт далеко не полностью.

4. Политика российского государства в сфере развития железнодорожных транспортных коммуникаций в своей эволюции прошла целый ряд этапов, каждый из которых может быть охарактеризован как с позитивной, так и с негативной стороны. Общим их итогом является то, что сегодня проблема развития железнодорожного транспорта, отвечающего современным требованиям качества и безопасности перевозки пассажиров и грузов, стоит перед Россией особенно остро. В специфических российских условиях (неблагоприятная природно-климатическая среда для строительства аэродромов; преимущественное течение рек с севера на юг, что сдерживает судоходное сообщение страны с запада на восток; нехватка портов для развития морского сообщения между городами; удаленность большинства регионов и отсутствие автодорожного сообщения с ними и т.д.) крайне важно развивать именно железные дороги – ключевую транспортную артерию, способную устойчиво функционировать круглогодично и в любую погоду.

5. Как и в предыдущие исторические периоды, на современном этапе железнодорожный транспорт, с одной стороны, обеспечивает реализацию приоритетов, зафиксированных в ключевых документах национального развития (Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года, Концепция долгосрочного социально-экономического развития

Российской Федерации на период до 2020 года, Стратегия инновационного развития Российской Федерации до 2020 года, Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года и др.), с другой стороны, стимулирует формирование новых. Развитие транспортных коммуникаций в целом и железных дорог в частности способствует достижению таких общенациональных приоритетов, как: обеспечение безопасности граждан, формирование национальной инновационной системы, научное и технологическое развитие, расширение рынков сбыта российской продукции, защита государственной границы, повышение конкурентоспособности и модернизационного потенциала отечественной экономики и т.д.

6. Инновационное развитие отечественного железнодорожного транспорта связано с целым рядом направлений и задач внутренней политики современной России. Во-первых, это развитие высокоскоростного движения на железных дорогах, которое существенно повысит мобильность населения, снизит роль психологического фактора при выборе региона для работы и проживания, сэкономит личное время граждан, что в свою очередь позитивно скажется на решении проблем освоения малозаселенных и удаленных регионов (при условии создания там благоприятной инфраструктуры), притока высококвалифицированных кадров в разные отрасли экономики. Во-вторых, это развитие железнодорожного сообщения в качестве городского пассажирского транспорта, альтернативного автобусам и автомобилям, что востребовано с точки зрения решения проблемы перегруженности автодорог в крупных городах и мегаполисах, а также сокращения загрязнений окружающей среды. В-третьих, это потенциал железных дорог как осевого элемента комбинации различных видов рельсового транспорта (поездов пригородного сообщения, скоростных трамваев, монорельсовых дорог, метрополитена и т.д.), при задействовании которого можно в определенной степени решить проблему «последней мили».

7. Внешнеполитическое измерение инновационного развития железнодорожного транспорта в современной России связано прежде всего с формированием евроазиатской транспортной сети, фундаментальную основу которой может заложить только отечественная железная дорога. В силу геополитического положения России существенно повышается ее роль в формировании глобальной системы оптимальных, устойчиво функционирующих и безопасных транспортно-коммуникационных маршрутов, что делает необходимым активное включение отечественного транспортного комплекса в целом и железных дорог в частности в уже имеющиеся и вновь создаваемые международные транспортные коридоры, являющиеся источником широкого спектра инноваций в различных сферах.

Теоретическая значимость диссертации заключается в том, что полученные в ней результаты могут быть использованы для дальнейшей научной разработки комплекса вопросов, связанных с поиском эффективных механизмов государственной политики в транспортной сфере в целом и на железных дорогах в частности, послужить важным импульсом

для профильных политологических и междисциплинарных исследований в данной предметной области.

Практическая значимость диссертации заключается в том, что сформулированные в ней выводы и обобщения могут быть использованы при построении концептуальных моделей государственной транспортной политики, отвечающей современным реалиям и ориентированной на инновационное развитие различных видов транспорта, включая железнодорожный, а также в процессе поиска эффективных путей и практических механизмов реализации данной политики. Содержание диссертации может стать основой для законотворческой работы и текущей деятельности соответствующих политико-властных структур различного уровня. Логика изложения и отдельные структурные элементы исследования могут быть использованы в учебном процессе, при подготовке учебной и учебно-методической литературы, лекционных курсов и т.д. по политической истории и современной российской политике, геополитике и политической регионалистике, государственной политике и управлению, инновационному менеджменту, современным транспортным коммуникациям и др. дисциплинам.

Апробация диссертационного исследования. Диссертация обсуждена на заседании кафедры «Политология, история и социальные технологии» Московского государственного университета путей сообщения и рекомендована к защите.

Основные положения диссертационного исследования доложены автором на Международной научно-практической конференции «Проблемы и перспективы развития транспорта» (Москва, 2012, 2013 гг.).

Подходы, изложенные в исследовании, нашли практическое применение в ходе профессиональной деятельности автора.

Основное содержание диссертации нашло отражение в авторских публикациях.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, двух глав, заключения и списка литературы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

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

Глава 1 «Теоретико-методологические аспекты политологического анализа железнодорожного транспорта как объекта государственной политики и источника инноваций» посвящена, во-первых, рассмотрению железнодорожного транспорта как предмета политологического исследования и объекта государственной политики, а во-вторых, выявлению основных предпосылок инноваций на железнодорожном транспорте и их политического значения.

Отмечается, что железнодорожный транспорт оказался в фокусе внимания ученых-политологов относительно недавно. Теоретические и прикладные исследования, проводимые в рамках предметного поля политической науки, крайне редко касались темы железнодорожного транспорта, а если и касались, то только в связи с другими объектами научного анализа.

И тем не менее, анализ имеющихся политологических исследований, непосредственно затрагивающих не только транспортную проблематику вообще, но и железные дороги в частности, свидетельствует о том, что последние рассматриваются и как фактор изменения политических процессов, и как геостратегический ресурс, и как самостоятельная система, которая характеризуется сетевым типом взаимоотношений. Некоторые исследователи анализируют лишь отдельные характеристики железных дорог, такие как мобильность или экономичность. Но в подавляющем большинстве работ подчеркивается, что железные дороги – это уже давно предмет не только сугубо технических дисциплин, это вопрос, имеющий политическое значение.

На наш взгляд, тот факт, что железнодорожный комплекс попал в фокус внимания политических наук, является вполне закономерным. Неуклонно возрастающая роль инфраструктуры, мобильности, скорости в национальном хозяйстве и формирующейся глобальной экономике неизбежно выводит в число приоритетных политическое значение транспортных коммуникаций, причем во всем многообразии его форм и проявлений – внутренних, внешних, актуальных, потенциальных и т.д. Это во многом объясняется тем, что железные дороги с самого момента своего возникновения становились источником инноваций, действуя как катализатор на все сферы общественной жизни – от экономической до культурной и политической. Рассмотрение железнодорожного комплекса в рамках политологии позволяет определить роль инноваций технического и технологического свойства в развитии различных феноменов мира политического, будь то эволюция государственности, политические процессы внутри той или иной страны, международные отношения и т.д.

Конечно, следует всецело отдавать себе отчет в том, что транспортный комплекс вообще и железные дороги в частности не должны становиться главным и единственным предметом политологических исследований. Такое расширение предметного поля политической науки неизбежно привело бы к его размыванию, а тем самым к превращению последней в аморфный конгломерат фактов или, что еще хуже, к многочисленным псевдонаучным спекуляциям. Речь, на наш взгляд, должна идти исключительно о рациональном, конструктивном и взвешенном применении принципов полипарадигмальности и междисциплинарности, методологической взаимодополняемости и терминологической синтетичности. Это особенно важно, учитывая то обстоятельство, что традиция политологического анализа железнодорожного транспорта находится пока только на начальной стадии развития, со свойственными этой стадии проблемами становления и трудностями роста.

Кроме того, не следует забывать о том, что и сам предмет исследования – железные дороги, их развитие и функционирование в конкретных условиях, а также возможности и пределы использования политических механизмов и технологий в определении характера, направленности и динамики данных процессов – сложен и многогранен, затрагивает одновременно широкий спектр отношений, сфер, субъектов и т.д. Нахождение данного предмета и связанных с ним общих и частных аспектов на перекрестке сразу нескольких научных направлений и дисциплин является одновременно преимуществом и проблемой в деле их изучения. С одной стороны, здесь не представляется возможным обойтись лишь одним подходом, специализированным теоретико-методологическим инструментарием и категориально-понятийным аппаратом конкретной науки. С другой стороны, именно такое уникальное положение позволяет комплексно подойти к изучению заявленной проблематики, используя наработки и достижения сразу нескольких дисциплин, а тем самым достичь желаемых результатов.

Что же касается рассмотрения железнодорожного транспорта как объекта государственной политики, то одним из первых представителей отечественной научной и общественно-политической мысли, кто в наиболее сконцентрированной форме и со всей четкостью обозначил особую роль железных дорог во внутренней и внешней политике, был С.Ю. Витте⁸. Анализируя особенности исторического развития России, он и другие ученые, исследователи, общественные и политические деятели разных времен выделяли важное место железнодорожного транспорта в процессах государственного управления. Появление инновационного на тот момент способа передвижения большого количества людей и товаров дало толчок развитию целого ряда регионов России. Железнодорожный транспорт оказался не только техническим прорывом, но и целым комплексом, обеспечивающим и обороноспособность страны, и развитие ее социальной и экономической инфраструктуры. Аналогичное можно сказать и о многих других государствах мира, во внутренней и внешней политике которых железнодорожный транспорт со временем занял особое место.

Железнодорожному комплексу было присуще быстрое развитие технологий, при этом совершенствовались все технические средства железных дорог: подвижной состав (замена паровой тяги тепловозной и электрической), внедрение пневматического тормоза, автосцепки и др.), путь и путевое хозяйство (переход от чугунных рельсов к стальным, совершенствование нижнего строения пути и пр.), система управления движением поездов (внедрение передовых средств связи, сигнализации, централизации, блокировки и т.д.). Кроме того, постоянно вводились новшества в технологии организации транспортной работы (появление станций с сортировочными горками, формирование железнодорожных

⁸ Подробно см.: *Витте С.Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных Его Императорскому Величеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900-1902 годы. СПб., 1912.

узлов и т.д.), менялся облик станций и вокзалов (новые перроны, более удобные залы ожидания), совершенствовалась придорожная инфраструктура.

Наряду с усовершенствованиями сугубо технического порядка, железные дороги сами явились источником инноваций в различных сферах общественной жизни. Об основных обстоятельствах, дающих железным дорогам возможность изменять социальную реальность, весьма четко писал С.Ю. Витте. По его мнению, на первом плане стоит быстрота движения, которая сокращает самые большие расстояния и как бы сближает отдаленные местности между собой. Кроме того, движение по железным дорогам может совершаться без всякого перерыва. В то время как водные и гужевые пути подвержены влиянию климатических условий и в зависимости от них либо становятся вовсе непригодными для движения, либо портятся настолько, что движение сильно затрудняется, железные дороги могут работать непрерывно в течении круглого года. Третье обстоятельство заключается в том, что двигательная сила работает на железных дорогах с механической точностью, а это делает возможность заранее распределить не только часы, но даже минуты отправления и прибытия подвозов в разные пункты, и тем гарантировать срочность доставки. Четвертое преимущество железной дороги заключается в возможности передвигать громадные тяжести. Наконец, еще одно преимущество железных дорог, являющееся результатом всех вышеуказанных, — это возможность перевозить сравнительно дешево⁹.

Сегодня железнодорожный транспорт по-прежнему остается источником инноваций, и опыт ведущих зарубежных стран, прежде всего Западной Европы и Северной Америки, дает множество тому свидетельств. На Западе становление и развитие железнодорожных транспортных коммуникаций дало ощутимый эффект в экономике и социальной сфере, оказало заметное позитивное влияние на политические процессы. Здесь впервые появились скоростное и высокоскоростное движение, начали воплощаться в жизнь идеи интернационализации хозяйства (международные транспортные коридоры, «контейнерные мосты» и др.), стали применяться новейшие технологии управления перевозочным процессом, обеспечения его безопасности, защиты окружающей среды и т.д.

Вслед за странами Запада инновационный потенциал железнодорожного транспорта в последнее время стали все активнее использовать другие развитые и развивающиеся государства — азиатские, латиноамериканские, африканские. Конечно, можно по-разному оценивать эффективность политического курса национальных правительств в обеспечении инновационного развития железных дорог, но то, что такое развитие становится устойчивым глобальным трендом — вполне очевидно.

⁹ Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных Его Императорскому Величеству Великому Князю Михаилу Александровичу в 1900-1902 годы. СПб., 1912. С. 341-343.

В целом, проведенный в диссертации анализ опыта ряда ведущих зарубежных государств (Великобритания, Франция, Германия, Италия, Испания, США, КНР), иллюстрирующий широкий инновационный потенциал железных дорог, а также его влияние на социально-экономическое и общественно-политическое развитие данных стран, с наглядной очевидностью демонстрирует тот факт, что железнодорожный транспорт с самого момента своего появления развивался как инновационная система, питаемая техническими изобретениями и стимулирующая социальные изменения. Такой инновационной системой железные дороги остаются до сих пор.

На современном этапе развития перед железнодорожным комплексом стоят новые вызовы, требующие дальнейших разработок. Так, во второй половине 1980-х гг. в передовых странах усилился интерес к развитию высокоскоростного движения на железных дорогах¹⁰. Высокие скорости движения поездов – чрезвычайно важное и емкое понятие. Это экономия времени – одного из самых ценных капиталов государства, общества и отдельно взятого индивида; высокий уровень комфорта для пассажиров; реализация техники и технологии новых поколений в строительстве и эксплуатации железных дорог; прирост доходов транспортной отрасли и экономики страны в целом; новые рабочие места при сооружении и эксплуатации скоростных и высокоскоростных магистралей и развитие их инфраструктуры. Это и степень реализации стратегических интересов государства, один из важных показателей экономического развития, социального благополучия и международного престижа страны. Вот почему борьба за высокие скорости остается одной из приоритетных задач в сфере инновационного развития транспорта.

Еще одно направление дальнейшего развития железнодорожного транспорта – это создание так называемых хабов. С одной стороны, хаб – это просто перевалочный пункт, с другой стороны, это сложная транспортная система, обеспечивающая соединение различных маршрутов – как национальных, так и международных – путем объединения воздушного и наземного транспорта. Одним из основных параметров хаба является волновое расписание: фаза поступления пассажиров и грузов, фаза коммутации (перемена перевозчика или рейса), фаза массового вылета.

Создание хаба с технологической точки зрения является весьма непростой задачей. Основной проблемой здесь выступают жестко фиксированные слоты. Волны приводят к тому, что невозможно передвинуть рейсы, и если кто-то прибудет на полчаса позже, то стыковка сорвется. Иногда последствия сбоев в расписании ощущаются достаточно долго, и может потребоваться несколько дней, чтобы все пришло в норму. Тем не менее, использование передового опыта зарубежных стран

¹⁰ См.: Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт. В прошлом настоящем и будущем. К 150-летию железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва. Т. 1. СПб., 2001. С. 98.

позволяет избежать многих ошибок и с уверенностью говорить, о том что за хабами – будущее¹¹.

Итак, железнодорожный комплекс – это сфера рождения инновационных технологий. Соответственно, будучи продуктом инноваций, железнодорожный транспорт одновременно является структурой, порождающей инновации. В этом заключается диалектическая связь. Железнодорожный комплекс появился и развивался благодаря внедрению инновационных для своего времени технологий, таких как изобретение парового котла, нахождение идеальной формы рельсов, определение уникальных технических решений, позволяющих строить высокопрочные железнодорожные мосты и многое другое. Тем не менее, инновационное развитие железнодорожного транспорта не остановилось, впереди – создание высокоскоростных поездов и строительство высокоскоростных магистралей, апробирование магнитной левитации, совершенствование логистической системы. Рожденный благодаря инновациям, железнодорожный транспорт приносит инновации и в социально-политическую сферу.

Глава 2 «Железнодорожный транспорт и его инновационное развитие в системе внутри- и внешнеполитических приоритетов Российской Федерации» посвящена, во-первых, анализу внутри- и внешнеполитических приоритетов современной России и роли железнодорожного транспорта в их реализации, во-вторых, исследованию инновационного потенциала российских железных дорог и его политического измерения, в-третьих, изучению основных направлений и механизмов государственной политики по стимулированию и обеспечению инновационного развития отечественного железнодорожного транспорта в современных условиях.

Отмечается, что появление и развитие железнодорожного транспорта в России, бесспорно, стало одним из важнейших событий в отечественной истории, внутри- и внешнеполитическое значение которого трудно переоценить. За счет железнодорожного сообщения, ставшего к настоящему времени основой транспортной системы страны, появилась возможность как решать масштабные задачи внутренней политики (развитие национальной экономики, обеспечение единства и территориальной целостности, освоение труднодоступных регионов, создание условий для мобильности населения и соответствующих данному процессу социальных перемен и т.д.), так и реализовывать внешнеполитические приоритеты (активизация сотрудничества и развитие торговли с соседними государствами, интеграция в международные экономические и политические отношения, усиление обороноспособности и военного присутствия России на мировой арене, обеспечение национальной безопасности и суверенитета и т.д.).

¹¹ См.: Шереметьевский опыт создания хаба // Транспорт Российской Федерации. 2007. № 11. С. 56, 58.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что становление железнодорожного сообщения в России происходило эволюционно на протяжении длительного исторического периода и, естественно, было связано с разработкой и активным внедрением инноваций. При этом, как и во многих зарубежных странах, в России с наглядной очевидностью проявилась диалектическая роль железных дорог в отечественной истории. С одной стороны, их появление, бесспорно, дало мощный импульс развитию передовых отраслей хозяйства, тем самым способствуя активному внедрению инноваций в экономику. С другой стороны, ставшая более выпуклой потребность в строительстве железных дорог вообще и применительно к отдельным регионам и уголкам страны в частности явилась неоспоримым доказательством несостоятельности государственной политики, проводившейся в разных областях в различные исторические периоды, а тем самым вызвала переосмысление сформулированных ранее приоритетов и переоценку имевшихся для их реализации ресурсов.

Возьмем, к примеру, реализацию внешнеполитических приоритетов страны. Одной из причин поражения России в Крымской войне 1853-1856 гг. стала экономическая слабость страны, вызванная в том числе отсутствием прочных хозяйственных связей между регионами и отдельными предприятиями, которые могли бы быть обеспечены посредством железнодорожного сообщения. В итоге поражение в войне привело к существенному пересмотру железнодорожной политики. В частности, начались проектно-изыскательные работы по строительству железнодорожных магистралей, призванных соединить Центр и Юг России¹².

Новый виток железнодорожного строительства был вызван отменой крепостного права, когда последовавшие за этим масштабные социально-экономические преобразования обусловили необходимость создания единой, надежной и эффективной транспортной системы, которая соответствовала бы потребностям промышленного и сельскохозяйственного развития, способствовала бы укреплению внутри- и внешнеэкономических связей, освоению новых территорий в центральной части и на окраинах страны и т.д.

В советский период отечественной истории развитие железнодорожных транспортных коммуникаций достигло небывалых ни до, ни после этого периода (во всяком случае пока) размеров. Кульминационной точкой, которая показала степень эффективности функционирования железнодорожного транспорта, стала Вторая мировая война. Именно тогда железные дороги максимально раскрыли свой потенциал: обеспечивали массовые перевозки людей и продовольствия, служили делу мобилизации и сосредоточения войск, выполняли перевозки по перебазированию промышленности и эвакуации населения, в целом

¹² См.: Вопрос о направлении железных дорог в России. Передовые статьи Московских ведомостей. М.: Университетская типография, 1864.

способствовали переориентации всего народного хозяйства на военный лад. После окончания войны восстановление железнодорожного комплекса путем мобилизации трудовых ресурсов было обеспечено в самые короткие сроки. Расширение железнодорожной сети было продолжено, и за послевоенный период ее общая протяженность возросла на 33 тыс. км, или примерно на 30%¹³. Без преувеличения революцией в истории железнодорожного транспорта страны стало окончание строительства Байкало-Амурской магистрали, которая решала целый ряд приоритетных задач в рамках внутренней и внешней политики страны. Так, магистраль сокращала путь грузов к портам Тихого океана, являлась основой для создания новых транспортных коммуникаций в восточной части страны, способствовала вовлечению в хозяйственный оборот богатейших сырьевых и топливно-энергетических ресурсов Сибири и Дальнего Востока.

Как видно, даже краткий ретроспективный анализ показывает, что развитие железнодорожного транспорта в России на всех этапах отечественной истории так или иначе коррелировало с основными внутренними и внешнеполитическими приоритетами страны.

В значительной степени железнодорожный транспорт задействован в процессах реализации общезначимых национальных приоритетов и в современных российских условиях.

Анализ стратегических приоритетов развития современной России, сформулированных в основных доктринальных документах, показывает, что сегодня транспортные коммуникации в значительной степени обеспечивают налаживание и поддержание экономических, социальных, информационных, культурных и иных связей как внутри страны, так и за ее пределами. Данное обстоятельство делает очевидным взаимообусловленность инновационного развития национального транспорта и степени интеграции нашей страны в формирующиеся глобальные политические, экономические, информационные, коммуникационные и т.п. системы. Поэтому стимулирование инновационного развития транспорта в целом и железных дорог в частности востребовано с точки зрения внешнеполитических приоритетов, озвученных в рамках основных стратегий и концепций Российской Федерации – Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 г., Концепции внешней политики Российской Федерации и др.

Применительно ко внутриполитическим приоритетам необходимо отметить, что развитие железнодорожных коммуникаций в первую очередь способствует достижению одной из главных целей внутренней политики – формированию единого экономического, политического, социального, культурного, информационного и т.д. пространства в пределах страны, что в свою очередь является неотъемлемым элементом политического курса на модернизацию. Есть все основания говорить о том, что инновационный

¹³ См.: Железнодорожный транспорт СССР. 1956-1970 гг.: Сборник документов / МПС РФ. М., 1998.

потенциал железнодорожного транспорта стимулирует пространственную, профессиональную и социальную мобильность, поскольку сокращает расстояния, повышая тем самым экономическую активность общества. Это в конечном счете ведет к важным политическим последствиям, главные из которых заключаются в динамичном развитии и стабильном функционировании институтов гражданского общества, формировании демократической политической системы, повышении уровня политической и правовой культуры людей и т.д.

В целом, проведенный в диссертации анализ содержания важнейших доктринальных документов современной России, а также официальных выступлений главы государства показывает, что развитие транспорта и транспортной инфраструктуры в целом и железных дорог в частности является одним из стратегических приоритетов, имеющих внутри- и внешнеполитическое измерения. Это вполне объяснимо, если учитывать то обстоятельство, что, в силу специфики транспорта, он своим развитием так или иначе стимулирует прогресс в других отраслях экономики и сферах общественной жизни. Соответственно, реализация приоритетов в области развития транспортной инфраструктуры, включая железнодорожный комплекс, закономерно ведет к достижению приоритетов в других сферах. Тем самым железнодорожный транспорт как бы преодолевает себя, выходя далеко за технические рамки и технологические условия своего функционирования и давая толчок развитию многих других, подчас далеких от данной сферы областей, явлений и процессов.

Российский железнодорожный транспорт в ходе длительной исторической эволюции приобрел ряд преимуществ по сравнению как с другими видами транспорта, так и с национальными транспортными системами. Они заключаются в энергетических и экономических показателях его работы, способности железных дорог осуществлять массовые перевозки пассажиров и грузов без перегрузки в экстренных условиях в любой крупнонаселенный и промышленный пункт страны. Также железнодорожный транспорт России – это целостный производственно-технологический комплекс, занимающий огромную территорию и организующий свою деятельность непрерывно во времени и пространстве.

Осуществленный в рамках диссертационного исследования ретроспективный анализ развития железнодорожной отрасли в дореволюционный и советский периоды показывает, что инновационный потенциал железных дорог либо использовался государством при решении исключительно узкоэкономических или военных вопросов, либо для реализации масштабных задач, но не всегда с должным эффектом.

В современный период основные направления и приоритеты государственной политики в сфере развития железнодорожных транспортных коммуникаций определяются пространственно-географическим положением России, ее экономическим развитием, социально-экономическими потребностями населения, а также внутри- и внешнеполитическими интересами.

Представляется, что в современных условиях раскрытие инновационного потенциала российских железных дорог в наибольшей степени связано с такими перспективными направлениями функционирования и областями деятельности, как: развитие высокоскоростного железнодорожного транспорта, его техническое совершенствование, развитие и внедрение виртуального управления, внедрение новейших логистических моделей, использование «твердых ниток» для налаживания железнодорожного сообщения, задействование альтернативных энергоресурсов, совершенствование законодательства в сфере регулирования железнодорожной отрасли.

Начиная со второй половины XIX в., строительство железных дорог имело ярко выраженную политическую подоплеку, будучи направленным на обеспечение стратегической безопасности государства. Железные дороги становились ключевым фактором, способствовавшим значительному повышению обороноспособности страны, росту ее военной мощи. Развитие железнодорожных транспортных коммуникаций способствовало удовлетворению материальных и иных потребностей численно больших воинских формирований. Одновременно возросшее значение железнодорожного транспорта для военной сферы во многом способствовало институционализации самой государственной железнодорожной политики, формированию ее концептуальных оснований и выработке действенных механизмов реализации. Так, строительство Транссибирской магистрали, являясь одним из центральных элементов внешнеполитической стратегии Российской империи на Востоке, имело военно-политический акцент и было связано с борьбой мировых держав в бассейне Тихого океана. Повышение эффективности использования данного направления этой железнодорожной магистрали является актуальным вектором государственной политики современной России. Внедрение инноваций, например, использование высокоскоростных поездов и создание пулов на данной ветке, очевидно, будет способствовать повышению качества функционирования железной дороги, улучшит сообщение обслуживаемых ею регионов с центром и друг с другом.

Не менее значимую роль в стимулировании инновационного развития железнодорожного транспорта современной России будет играть дальнейшее развитие Северного морского пути – основной транспортной артерии, соединяющей северные регионы страны, а также в самой ближайшей перспективе способной стать более оптимальной альтернативой существующим маршрутам из Европы в Юго-Восточную Азию. Кроме того, по справедливому замечанию ряда исследователей, 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 флота¹⁴.

Наконец, полноценное инновационное развитие железнодорожного транспорта невозможно без надлежащего кадрового обеспечения отрасли. Внедрение инноваций и их эффективное функционирование на железных дорогах делают актуальной подготовку высококвалифицированных специалистов, которая возможна лишь на основе долгосрочного планирования развития транспортного комплекса в целом и железных дорог в частности, а также на учете существующих и перспективных потребностей отрасли в контексте ее развития по инновационному пути.

В целом, железнодорожные транспортные коммуникации современной России являются важнейшей технической, технологической и социальной инфраструктурой, обеспечение устойчивого развития и функционирования которой входит в число приоритетных направлений государственной политики. Железные дороги выполняют системообразующую хозяйственную функцию, охватывая большую часть России, обеспечивая население страны и хозяйствующих субъектов различных форм собственности необходимыми транспортными услугами. Кроме того, отечественные железные дороги весьма справедливо характеризуются как единая корпорация, способная активно включиться в современную глобальную экономическую систему, занять в ней соответствующее ее опыту, потенциалам и ресурсам положение, которое способствовало бы более полному удовлетворению объективных потребностей российского общества и государства как на современном этапе, так и в средне- и долгосрочной перспективе, позволило бы в полном объеме реализовать национальные интересы внутри страны и за ее пределами, широко используя инновационные подходы и технологии. Следует особо подчеркнуть важность учета взаимосвязи внутреннего и внешнего аспектов инновационного развития современных российских железных дорог: эффективное использование железнодорожных транзитных потоков может оказать положительное воздействие на стимулирование инновационного развития железных дорог внутри страны, и наоборот, внедрение инноваций в функционирование железнодорожного комплекса способно детерминировать изменение транзитных потоков, что, в свою очередь, может быть использовано Россией для укрепления своих позиций на международной арене.

В **Заключении** подводятся итоги проделанной работы, формулируются основные выводы и намечаются контуры предполагаемых дальнейших исследований по данной проблематике.

¹⁴ Голусов Ю.Ф. Государственная транспортная политика как фактор национальной безопасности России (евразийский аспект). Автореферат на соискание ученой степени доктора политических наук. М., 2009. С. 42.

Публикации автора. По теме диссертационного исследования автором опубликовано в общей сложности 7 научных работ объемом 3,2 п.л. Наиболее значимые из них:

Статьи в изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки РФ:

1. Букин О.Ю. Национальный железнодорожный транспорт как объект и субъект государственной инновационной политики // Вестник Российской нации. 2013. № 1-2. С. 285-297. – 0,8 п.л.

2. Букин О.Ю. Нормативные основания государственной инновационной политики в современной России // Власть. 2013. № 8. С. 27-30. – 0,4 п.л.

3. Букин О.Ю. Основные направления и механизмы государственной политики по стимулированию инновационного развития отечественного железнодорожного транспорта: история и современность // Вестник Российской нации. 2013. № 3-4. С. 150-161. – 0,6 п.л.

Другие публикации по теме диссертационного исследования:

4. Букин О.Ю. Инновационное измерение государственной политики // Проблемы и перспективы развития транспорта: Труды Международной научно-практической конференции. М.: МИИТ, 2012. С. 12-14. – 0,1 п.л.

5. Букин О.Ю. Политические аспекты инноваций на железнодорожном транспорте // Транспортная политика и политические коммуникации: Сборник статей по политологическим и социологическим теоретико-методологическим и прикладным проблемам истории и современности. Выпуск V. Зарубежный опыт и российская специфика. М.: Издательство «Социально-политическая МЫСЛЬ», 2013. С. 51-57. – 0,4 п.л.

6. Букин О.Ю. К вопросу о политическом аспекте инновационного потенциала российских железных дорог // Политическая регионалистика и этнополитология. Сборник статей по политологическим теоретико-методологическим и прикладным проблемам истории и современности. Выпуск IV. М.: Издательство «Социально-политическая МЫСЛЬ», 2013. – 0,5 п.л. (в печати)

7. Букин О.Ю. Инновации на российских железных дорогах и перспективы государственной транспортной политики в современных условиях // Проблемы и перспективы развития транспорта: Труды Международной научно-практической конференции. М.: МИИТ, 2013. – 0,4 п.л. (в печати)

18

Букин Олег Юрьевич

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
КАК ПРИОРИТЕТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

Специальность 23.00.02 –
Политические институты, процессы и технологии

АВТОРЕФЕРАТ

Подписано в печать 14.11 2013 г. Заказ № 795. Формат 60×90/16. Тираж 80 экз.
Усл.-печ. л. – 1,5.

127994, Россия, г. Москва, ул. Образцова, дом 9, стр. 9, УПЦ Ги МИИТ.