

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК

Институт социально-политических исследований

:

На правах рукописи

Голиусов Юрий Федорович

ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РОССИИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Специальность 23.00.02 – политические институты,
этнополитическая конфликтология, национальные и
политические процессы и технологии

Автореферат
на соискание ученой степени
кандидата политических наук

Москва – 2005

Работа выполнена
в Институте социально-политических исследований РАН

Научный руководитель: Качалов Владимир Валентинович, доктор
политических наук

Официальные оппоненты: Алисова Любовь Николаевна, доктор
политических наук, профессор
Бабакаев Сергей Васильевич, кандидат
политических наук

Ведущая организация: Российский университет дружбы народов

Защита состоится «30» ноября 2005 года в 11 часов на заседании
диссертационного Совета Д 002 088 03 при Институте социально-политических
исследований РАН по адресу: г Москва, Ленинский проспект, д. 32-А

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ИСПИ РАН

Автореферат разослан «_____» _____ 2005 года

Ученый секретарь
диссертационного Совета
кандидат философских наук

Ковал

Т.В.Ковалева

2006-4
17/116

2186971

3

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

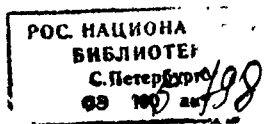
Актуальность темы исследования. Формирование новой геополитической модели современного мира сопровождается активно развивающимися глобальными процессами, происходящими во всех сферах международных отношений. Эти процессы отличаются высокой динамичностью и предопределяют нестабильность геополитической ситуации.

В условиях интернационализации экономики особое значение приобретает развитие мировой транспортной сети, связывающей в единую систему мировые рынки промышленных товаров, сырья, энергоресурсов и мировые рынки их потребления. Транспорт выступает материальной базой производственных связей между отдельными территориями, выступает как фактор, организующий мировое экономическое пространство и обеспечивающий дальнейшее географическое разделение труда.

Исследование геополитических и геоэкономических особенностей развития сети мировой транспортной коммуникации и анализ мирового рынка как фактора глобальной политики становится особенно актуальным.

В России за последние полтора десятка лет диаметрально изменились идеология, государственно-политические и экономические основы, административно-территориальное устройство, социальная, национальная, внешняя и оборонная политика, что должно было бы создать все предпосылки успешной интеграции страны в систему международных отношений.

Однако результатом рыночных преобразований России является существенное ухудшение ее геостратегических позиций в мире, и особенно, на Тихом океане. В обстановке, когда распад государств стал общемировой тенденцией, в России продолжает действовать предпосылка к глобальной внутригосударственной дезинтеграции, особенно между европейской и азиатской частями страны.



Дальний Восток, ранее бывший относительно однородной, гомогенной территорией, гигантской индустриальной площадкой, планомерно осваиваемой Советским Союзом и всеми странами СЭВ, утрачивает такую однородность и постепенно интегрируется в экономическую систему стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР)

Изменение геополитической ситуации и позиционирования России в мировом сообществе выдвигают особые требования к ее транспортной безопасности как к элементу национальной безопасности страны, выступающему в качестве активного структурообразующего фактора отечественной экономики и важнейшего рычага интеграционных процессов

Особую значимость приобретает анализ политико-экономических аспектов транспортной безопасности Дальнего Востока, характеризующегося целым комплексом серьезных социальных, экономических и политических проблем

В рамках исследования транспортной безопасности России в Дальневосточном экономическом районе *актуальным* является установление политических и экономических факторов, позволяющих не только остановить дальнейшую дезинтеграцию этого российского региона, но и сформировать условия развития Дальнего Востока в качестве важнейшей предпосылки экономического возрождения Российской Федерации в целом

Проблема исследования. Противоречие между объективно обусловленным усилением зависимости Дальневосточного региона России от мирового хозяйства и ориентации его на развитие экономики стран АТР и недостаточностью теоретико-методологической базы научного анализа и прогноза влияния потенциальных геополитических и геоэкономических возможностей транспортной системы государства на обеспечение его единого политико-экономического пространства

Степень научной разработанности проблемы. Проблема исследования транспортной безопасности страны является достаточно актуальной для

российской политической науки¹ Следует подчеркнуть, что термин «транспортная безопасность» (или безопасность на транспорте) в прямой постановке не упоминается ни в Законе «О безопасности» 1992 г., ни в Концепции национальной безопасности Российской Федерации 2000 г.

Научное определение понятия транспортной безопасности до сих пор носит отраслевой подход², поскольку «транспортная безопасность» правительством страны была определена одним из основных вопросов, по которым Министерство транспорта самостоятельно осуществляет нормативно-правовое регулирование.

В соответствии с ведомственными рекомендациями³, транспортная безопасность определена как состояние защищенности транспортной системы страны, обеспечивающее устойчивое функционирование и развитие отрасли, полное и своевременное удовлетворение потребностей экономики и населения в перевозках в данный момент и на длительную перспективу

При таком подходе учитываются только угрозы для транспорта техногенного, природного и социального характера, но не учитываются геополитические угрозы государству

Геополитика, как активно формирующаяся наука со своим категориальным аппаратом и методологией исследования международных отношений, получила системное оформление в конце прошлого столетия. Важными для темы диссертационной работы являются концепции основоположников цивилизационного, военно-стратегического подходов в геополитике, а также теорий географического детерминизма: Данилевского Н.Я., Маккиндера Х., Мэхена А.Т., Милютина Д.А., Ратцеля Ф., Хаусхоффера К.⁴

¹ Россия в XXI веке как транспортный мост между Европой, Азией и Америкой /Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ - 2001 - № 5 (136)

² Постановление Правительства Российской Федерации № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации»

³ Материалы научно-практической конференции Москва Ноябрь 2000 г. Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Государственная концепция обеспечения транспортной безопасности России (проект) Транспортная безопасность и технологии, № 3 (4) 2005

⁴ Данилевский Н.Я. Россия и Европа М. Глаголь, 1991, Маккиндер Х. Географическая ось истории – М. Полис, 1995, №4, Милютин Д.А. Критические исследования значения военной географии и военной статистики М. Русский геополитический сборник. 1997, Мэхен А.Т. Влияние морской силы на историю 1660-1793 М. 1941, Ратцель Ф. Земля и жизнь. Сравнительное земледование СПб. 1906, Haushofer K. Weltpolitik von Heute В. 1934

Среди западных политологов научный интерес представляют работы Мангейма Д.Б., Баландье Ж., Хантингтона С., Шлезингера А.М., Киссенджер Г., Бжезинского З., Тойнби А., Шпенглера О., Ясперса К.⁵

Среди отечественных ученых, затрагивающих данную проблематику, следует назвать Ващекина Н.П., Гаджиева К.С., Дугина А.Г., Жизнина С.З., Ивашова Л.Г., Панарина А.С., Позднякова Э.А., Сорокина К.Э., Старовойтова В.И., Тихонравова Ю.В., Яновского Р.Г.⁶

Научному осмыслению проблем данного исследования способствовали труды классиков философской и политической мысли Аристотеля, Вебера М., Гегеля Г.В.Ф., Ключевского В.О., Ленина В.И., Маркса К., Монтескье Ш., Соловьева С.М.⁷

Большое значение для разработки темы исследования имело осмысление работ родоначальников евразийства - Трубецкого Н.С., Савицкого П.Н., Гумилева Л.Н.⁸

Методология анализа проблемы с учетом современных реалий и возможных перспектив основана, в том числе, и на трудах Вернадского Г.В., Данилевского Н.Я., Ильина И.А., Сорокина П.А.⁹

⁵ Мангейм Джарот Б., Ричард К. Политология Методы исследования Пер с англ. - М. Весь мир, 1997, Баландье Ж. Политическая антропология. - М. Научный мир, 2001, Бжезинский З. Геостратегия для Евразии Независимая газета 1997, 24 октября, Киссенджер Г. Дипломатия. - М. 1997, Тойнби А. Дж. Постигание истории / Пер с англ. - М. Прогресс, 1999, Хантингтон С. Столкновение цивилизаций и преобразования мирового порядка - М. Наука, 1993, Шлезингер А.М. Циклы американской истории. - М. Прогресс, 1997, Шпенглер О. Закат Европы / Пер с нем. - М. Искусство, 1993, Ясперс К. Смысл и назначение истории / Пер с нем. - М. Политиздат, 1991, Spruykel N J America's Strategy in World Politics The United States and the Balance of Power N.Y., 1942

⁶ Ващенко Н.П. и др. Безопасность и устойчивое развитие России М. Мысль, 1998, Гаджиев К.С. Введение в геополитику. - М. Логос 1998, Геополитика Учебник для вузов / Под ред. В.И. Старовойтова. - М. ЮНИТИ-ДАНА, Единство, 2003, Дугин А.Г. Основы геополитики Геополитическое будущее России. - М. Знание, 2000, Ивашов Л.Г. Россия и мир в новом тысячелетии Геополитические проблемы. - М. Прогресс, 2000, Панарин А.С. Политология М. Норма, 2002, Поздняков Э.А. Геополитика. - М. Мысль, 1995, Романов А.А. Геостратегия России и мир в XXI веке. - М. Простор, 2000, Сорокин К.Э. Геополитика современности и геостратегия России Росс. полит. энцикл. - М., Прогресс, 1996, Тихонравов Ю.В. Геополитика. - М. Мысль, 2001, Яновский Р.Г. Глобальные изменения и социальная безопасность. - М. Научный мир, 1999,

⁷ Аристотель Политика Соч. в 4 т. - М., 1984, Вебер М. Избранные произведения. - М. Мысль, 1990, Гегель Г.В.Ф. Сочинения Т.8. - М.-Л., 1935, Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т.6., Маркс К. Разоблачение дипломатической истории XVIII в. Вопросы истории. - М., 1989, № 4, Монтескье Ш. Избранные произведения М. 1995, Соловьев С.М. История России Кн. 1. - М., 1959, Ключевский В.О. Курс русской истории Соч. в 9 т. Т.1. - М., 1987

⁸ Трубецкой Н.С. Евразийский врененик Кн. 4 Берлин, 1925, Савицкий П.Н. Географические и геополитические основы евразийства. - М. Наука, 1997, Гумилев Л.Н. Ритмы Евразии Эпохи и цивилизации. - М. Прогресс, 1993

⁹ Данилевский Н.Я. Россия и Европа 1869, Сорокин П.А. Человек Цивилизация Общество. - М., 1992, Вернадский В.И. Труды по всеобщей истории. - М., 1988, Ильин И.А. Наши задачи Историческая судьба и будущее России Соч. в 2 т. Т.1. - М., 1992

Значительный вклад в исследование проблемы развития Российской Федерации в условиях мировых интеграционных процессов внесли отечественные ученые: Володин А.Г., Дугин А.В., Зиновьев А.А., Зюганов Г.А., Иванов В.Н., Капто А.С., Карташов В.А., Кувалдин В.Б., Кудинов Л.Б., Култыгин В.П., Левашов В.К., Лейбин В.М., Орлова И.Б., Осипов Г.В., Панарин А.С., Примаков Е.М., А.И.Субетто, Фроянов И.Я., Хорос В.Г., Яров Ю.В.¹⁰

Научные публикации о миссии транспортной системы России в условиях интернационализации экономики менее известны и нашли свое отражение в работах Бурцева В., Кибалова Е.Б., Ковтунова А.В., Комарова К.Л., Котляренко А.Ф., Куренкова П.В., Мартынова А.П., Персианова В.А., Федорова Л.С., Хасянова А. и аналитических исследованиях Совета Федерации ФС РФ¹¹.

¹⁰ А.Г.Володин, Г.К.Широков Глобализация истоки, тенденции, перспективы // Полис Политические исследования 1999 - № 5, Дугин А. Основы геополитики Геополитическое будущее России Мыслить пространством - Изд. 3-е, дополн., Москва, «АРКТОРЕЯ-центр», 1999 - 928 с., Панарин А.С. Глобальное политическое прогнозирование - М., 2000, Г.Зюганов Глобализация тупик или выход? Наш современник, 2001, № 6, Е.Примаков Постиндустриальная эпоха вызов российским политикам // Мировая экономика и международные отношения 2001 - № 3, А.И.Субетто Глобализация - тупик истории человечества Материалы научно-практической конференции «Западня глобализации - западный сценарий» 18-19 марта 2001 г., И.Я.Фроянов Глобализм и судьбы России Материалы международной конференции по глобальным проблемам всемирной истории 26-27 января 2002 года, А.А.Зиновьев Новый этап глобализации Материалы международной конференции по глобальным проблемам всемирной истории 26-27 января 2002 года, Г.В.Осипов Парадигма нового мирового порядка и Россия М., Институт эколого-технологических проблем, 1999, Бородин П.П., Осипов Г.В. Приоритетные цели стратегии и тактики развития Российского государства (2001-2012 гг.) - М.: ООО ИД «Медиа-Пресса», 2001 - 28 с., Г.В.Осипов Россия в изменяющемся мире, М., ИСПИ РАН, 2002, В.Н.Иванов Россия обретение будущего (размышление социолога) М., 1998, Хорос В.Г. Глобализация и периферия // Мировая экономика и международные отношения - 1999 - № 12, В.Б.Кувалдин Глобализация, национальное государство и новый миропорядок // Фонд «Российский общественно-политический центр» - 2002 - № 2, Кудинов Л.Б. Геополитические интересы и стратегия России в Азиатско-Тихоокеанском регионе в XXI веке, - М. Норма, 2001 - 165 с., Яров Ю. Глобализация экономики и развитие интеграционных процессов в СНГ / Ю. Яров // Рос экон журн - 2001 - № 1, А.С.Капто Глобализация М., ИСПИ РАН, 2002, И.Б.Орлова Асимметричность глобального мира, М., ИСПИ РАН, 2002, В.П.Култыгин Незападные концепции глобализации, М., ИСПИ РАН, 2002, Левашов В.К. Глобализация, социальная безопасность и национальная стратегия // Национальные интересы - 2001 - № 5-6 (16-17)

¹¹ Бурцев В., Хасянов А. Международный транспортный коридор «Север-Юг» и Россия // Транспорт России - 2001 - № 26, Комаров К.Л., Кибалов Е.Б. Транспортное освоение Сибири стратегия XXI века (Препринт № 2) - Новосибирск НИИЖТ, 2001 - 31 с., Мартынов А.Г. Транспорт России в системе государственного регулирования и действия рыночных механизмов ГУУ - М., 1999 - 72 с., Ковтунов А.В., Котляренко А.Ф., Куренков П.В. Роль транспортной системы России в геополитике, геоэкономике и геологистике - Сачара СамГАПС, 2003 - 634 с. Персианов В.А. Глобализация экономики и транспорт // Бюллетень транспортной информации - 2001 - № 2 - С 48-55, Персианов В.А. Демонизация наизнанку // Гудок - 1998 - 28 января Персианов В.А. Железнодорожные тарифы как зеркало реформ интервью корр. газ. Давыдову Н. // Гудок - 2002 - 2 апреля - С 2; Персианов В.А. Ключевые вопросы транспортной политики // Железнодорожный транспорт - 1995 - № 10 - С 20-26 (начало), № 11 - С 12-17 (окончание), Персианов В.А. Не допускать перекосов и белых пятен // Железнодорожный транспорт - 1988 - № 10 - С 20-26, Персианов В.А. Не разрывайте артерий России // Гудок - 1997 - 5 сентября, Персианов В.А. Страсть к реформам добралась до МПС // Российская газета - 2000 - 17 июня, Персианов В.А. Структурная реформа на железных дорогах России // Железнодорожный транспорт - 1997 - № 8 - С 46-50 (начало),

Несмотря на имеющуюся литературу, посвященную различным аспектам анализируемой темы, в ней не раскрываются в полной мере политические и экономические факторы обеспечения транспортной безопасности России в Дальневосточном экономическом районе. Кроме того, в ней практически отсутствуют рекомендации по организации и направлению развития современного транспортного комплекса России на Дальнем Востоке в условиях интеграции страны в мировую экономику.

Целью данной диссертационной работы является исследование основных политико-экономических факторов обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке, базирующейся на теоретическом обосновании и методическом обеспечении организации Дальневосточного транспортного узла в интересах управления процессом устойчивого социально-экономического развития региона и страны, в целом

Исходя из цели диссертационной работы, **задачами ее исследования** являются:

на основе теоретико-методологического анализа раскрыть содержание, структуру транспортной безопасности России, рассмотреть характер и специфику ее политико-экономических основ;

исследовать особенности политических и экономических детерминантов транспортной безопасности России, в условиях интернационализации мировой экономической системы;

охарактеризовать геополитический и геоэкономический потенциал Дальневосточного экономического района, возможности его целенаправленного использования для обеспечения надежной транспортной безопасности и реализации политических интересов Российской Федерации;

провести комплексный анализ проблемы укрепления транспортной безопасности России с учетом Дальневосточного регионального аспекта политики государства и возможных последствий реформирования транспортной системы страны;

вскрыть актуальные проблемы транспортной безопасности России на Дальнем Востоке в контексте национальной безопасности России;

разработать систему политических, экономических и организационных подходов к укреплению транспортной безопасности России на Дальнем Востоке в рамках концепции и путей устойчивого развития региона.

Объектом исследования являются политические и экономические основы транспортной безопасности России на Дальнем Востоке в условиях радикального изменения международных политических и экономических отношений современного мира.

Предметом исследования выступают содержание, особенности, механизмы обеспечения транспортной безопасности России в условиях Дальневосточного экономического района

Теоретической и методологической основой исследования явились труды, разрабатывающие на базе политической теории содержание, особенности и систему обеспечения транспортной безопасности государства в условиях трансформации международных отношений

В основу работы также положены принципы современной политической теории и политической науки, с применением диалектического метода, позволяющего оценивать динамичные изменения в международных отношениях и сравнительно-сопоставительный анализ различных подходов, представленных отечественными и зарубежными авторами¹² Главным методологическим принципом исследования являлся системный подход к рассматриваемой теме,

¹² Бейдина Т.Е. Основные идеи, закономерности, принципы и методы изучения геополитики. Инф. сб. «Безопасность» № 9-10, Истон Д. Категории системного анализа политики. Антология мировой политической мысли Т. 2 - М., 1997, Лапкии В.В., Пантин В.И. Геоэкономическая политика: предмет и понятие - М. Полис, 1999

раскрывающий обусловленность теоретических посылок реальностями международных политических и экономических отношений.

Эмпирической базой исследования стал анализ мировой и российской официальной статистики, нормативных и законодательных актов, регулирующих процессы развития российского государства и обеспечения его безопасности, показателей экономической отчетности, материалов международных организаций, научных конференций Дальневосточного отделения Российской академии наук и Института социально-политических исследований РАН.¹³

Методы исследования. В диссертации использованы такие методы исследований, как системно-исторический, сравнительный и социологический. В ходе анализа применялись также методы логического анализа специфических социально-политических и социально-экономических явлений; при теоретической разработке вопросов темы широко использовались приемы взаимосвязи качественных и количественных характеристик.

На защиту выносятся следующие основные положения диссертационного исследования:

1 Изменение геополитической ситуации и позиционирования России в мировом сообществе выдвигают новые требования к миссии ее транспортного комплекса. Миссия транспорта, определяемая ранее в царской и советской России как инструмент для грузообмена и рычага для обеспечения целостности государства и нерушимости его границ, нуждается в дополнении этого видения новым содержанием - выступить инструментом в процессе слияния России с мировым сообществом.

¹³ Транспортный комплекс России в 2000 году. Информационно-аналитический сборник - М. Минтранс, 2001 - 208 с.; Российские статистические ежегодники (за соответствующие годы) Стат сб - М. Госкомстат РФ, 1995-2000 гг.; Концепция стратегического развития России до 2010 года, Концепция национальной безопасности Российской Федерации (в редакции 2000 г.) Программа социально-экономического развития России до 2008 г., Энергетическая стратегия России на период до 2020 г., Международные перевозки грузов и повышение конкурентоспособности Российской транспортной системы (По материалам совместного заседания Коллегии Министерства транспорта РФ и МПС РФ 16 февраля 2000 г.) // Журнал логистической информации - 2000 - № 7-8, Топливо-энергетическая и сырьевая база Дальневосточного экономического района России. Перспективы и пути освоения Ч1, Ч2, Ч3 Т.А. Андиева, В.Б. Арчegov, М.Д. Белонин и др. - М. РАН, 2000, Политическая наука в России: интеллектуальный поиск и реальность. Хрестоматия М., 2000, Бородин П.П., Осипов Г.В. Приоритетные цели стратегии и тактики развития Российского государства (2001-2012 гг.) - М. ООО ИД «Медиа-Пресса», 2001

2. С системных позиций транспортный фактор выступает важнейшей компонентой сохранения политической и экономической целостности страны в условиях развития мировых интеграционных процессов

3. Модели транспортной безопасности представляется целесообразным объединять общими методологическими началами: ориентацией на рыночные механизмы реализации программ и проектов (не делая различий для бюджетных и частных инвестиций); и системной оценкой предлагаемых проектов и программ с учетом всех долгосрочных последствий их реализации для национальной безопасности, населения страны и для развития регионов и муниципальных образований.

4. Наиболее серьезные вызовы транспортной безопасности России проявились на российском Дальнем Востоке, где транспортные проблемы Дальневосточного экономического региона явились результатом формирования и реализации экономической политики, проводимой вне контекста геополитических интересов России и ее территориальной конфигурации

5 Стратегия обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке должна опираться на концепцию устойчивого социально-экономического развития Дальневосточного экономического региона и может быть реализована по нескольким сценариям, отличающимся различной степенью интеграции транспортной системы региона в мировые транспортные коммуникации.

6 Приоритеты в российско-азиатском сотрудничестве в транспортной сфере определяются экономической деятельностью, сосредоточенной в ближайшей перспективе на пересечении линий «КНР-США-Республика Корея-Япония», «Республика Корея-Европа» и «Япония-Европа»

Научная новизна исследования и результатов, полученных лично автором, заключается в следующем:

доказана необходимость активизации участия России в развитии интеграционных экономических процессов в целях обеспечения ее транспортной

безопасности в условиях противоречивого развития современной обстановки;

сформулирован геополитический подход к определению транспортной безопасности России, рассматриваемой как степень реализации потенциальных геополитических и геоэкономических возможностей транспортной системы государства в интересах защиты экономически важных интересов личности, общества и государства в области транспорта от внутренних и внешних угроз, обеспечивающая долговременное устойчивое развитие как всей социально-экономической системы государства и региональных социально-экономических систем, так и конструктивных национальных и транснациональных корпораций, действующих в рамках обеспечения национальной безопасности России;

исследованы содержание и специфика политического и экономического компонентов транспортной безопасности России. Существо политической составляющей транспортной безопасности следует понимать как системное свойство транспортной системы страны, позволяющее России развиваться в динамичных условиях неопределенности и риска интернационализации экономики по безопасному пути вхождения ее в международное разделение труда, исключающему участие страны в дорогостоящих проектах и программах, которые могут поставить ее в глобальную зависимость от экономически развитых стран. Экономическая основа транспортной безопасности предопределяет необходимость включения транспортной системы страны в транспортные коммуникации глобального характера в интересах формирования условий и создания предпосылок для управления ситуацией, при которых Россия становится ключевым партнером в мировом хозяйственном обороте;

сформулированы теоретические и методические основы построения моделей транспортной безопасности, объединенные общими методологическими началами: ориентацией на рыночные механизмы реализации программ и проектов (не делая различий для бюджетных и частных инвестиций), и системной оценкой предлагаемых проектов и программ с учетом всех долгосрочных последствий их

реализации для национальной безопасности, населения страны и для развития регионов и муниципальных образований.

с позиции обеспечения транспортной безопасности России установлены приоритеты в реализации различных направлений интеграции транспортного комплекса страны в мировую транспортную систему:

а) сохранение и развитие существующей транспортной инфраструктуры на постсоветском пространстве, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии перевозок с взаимоувязанным правовым режимом на основе межгосударственного сотрудничества и углубления производственной кооперации стран СНГ;

б) привлечение внутренних и зарубежных инвестиций под завершающее формирование на территории страны высокодоходных межматериковых и трансматериковых транспортных магистралей;

в) транспортное обеспечение внешнеторгового потенциала (создание конкурентоспособного транспорта и развитие (модернизацию) его высокотехнологичной инфраструктуры);

г) поддержка российских перевозчиков и операторов на международных рынках транспортных услуг (гармонизация и унификация нормативной правовой базы, одновременно учитывающей международные стандарты перевозки грузов и пассажиров и защищающие отечественных перевозчиков и операторов);

д) развитие международного транзита через территорию России

В соответствии с выстроенными приоритетами основной стратегической задачей определена задача наращивания центристремительных тенденций государства;

с системных позиций оценены вызовы транспортной безопасности России на Дальнем Востоке, разрешение которых представляется возможным лишь на основе использования системных механизмов, всего комплекса сложившихся политических и экономических факторов, определивших возможность проектирования, строительства и содержания транспортной инфраструктуры

региона только при консолидированной политике в рамках согласительного-договорных процедур федерального центра, Дальневосточного экономического района и действующих на территории региона конструктивных региональных, межрегиональных, национальных и транснациональных корпораций;

сформулирована стратегия и основные направления обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке, которые могут быть реализованы по трем сценариям, отличающимся различной степенью интеграции транспортной системы региона в мировые транспортные коммуникации. В сценарии максимальной интеграции территория России может быть использована для организации транспортных коридоров между странами Европейского Союза (ЕС), АТР и Северной Америки. В сценарии ограниченной интеграции могут быть реализованы политические и экономические факторы ориентации России преимущественно на страны АТР. В сценарии осторожной интеграции Россией может быть реализована во внешней политике модель закрытого регионализма,

обоснованы приоритеты в российско-азиатском сотрудничестве в транспортной сфере:

а) сотрудничество России с заинтересованной китайской стороной как в поставках сырья и энергоресурсов трубопроводным и железнодорожным транспортом, так и в развитии железнодорожных узлов и подъездных путей к российским портовым комплексам;

б) сотрудничество России, Китая, Северной и Южной Кореи при восстановлении Транскорейской железнодорожной магистрали и соединении ее с Транссибирской железнодорожной магистралью;

в) экономическое сотрудничество России и Японии.

Практическая значимость работы определяется тем, что ряд теоретических положений и выводов диссертации вносят вклад в дальнейшую разработку концепции национальной безопасности России и могут быть использованы в практической деятельности внешнеполитических и внешнеэкономических ведомств, а также при разработке учебных курсов и

спецкурсов по транспортной дипломатии и политологии

Апробация и внедрение результатов исследования. Основные положения диссертационной работы докладывались на научных конференциях (г. Ставрополь, 2004 г., г. Смоленск, 2005 г.), на научном семинаре в ИСПИ РАН, на семинарах в ОАО «РЖД» и Министерстве транспорта Российской Федерации, на коллегиях ОАО «РЖД» и его филиала – Дальневосточной железной дороги

По теме диссертации автором опубликованы 5 печатных работ.

Структурно диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка литературы

II. СТРУКТУРА И ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** обосновывается актуальность проблемы, анализируется степень ее разработанности, определяются объект и предмет исследования, его цели и задачи, дается характеристика теоретико-методологической и эмпирической базы, характеризуются научная новизна и практическая значимость представленной работы.

В **первой главе** – *«Теоретико-методологические основания исследования транспортной безопасности России»* - раскрыты основные тенденции политического мирового развития, уточнены геополитические предпосылки создания международных транспортных коммуникаций, сформированы методологические положения общей теории транспортной безопасности, выявлены особенности и формы политической и экономической составляющих транспортной безопасности России

Анализ политологических работ выявил новые политические реалии, проявляющиеся, прежде всего, в стремлении экономически развитых государств к переделу мирового пространства, что определило актуальность проведения теоретико-методологического исследования безопасности российского государства с позиции геополитики, изучающей отношение государства к пространству

Опираясь на современные исследования, автор показывает, что в рамках обеспечения безопасности российской государственности в условиях экономического передела мирового пространства особое значение приобретает транспортная безопасность России, которую предлагается рассматривать как состояние защищенности экономически важных интересов личности, общества и государства в области транспорта от внутренних и внешних угроз, обеспечивающее устойчивое функционирование и развитие всего российского общества на длительную перспективу.

В широком смысле, транспортную безопасность автор предлагает рассматривать как возможность активного использования транспортной системы России в интересах военно-политической, экономической и экологической безопасности всего государства.

В работе показано, что в условиях глобализации экономики значение мировой транспортной сети приобрело доминирующее значение. Выявлено, что в мире исподволь складывается новая геополитическая ситуация, основанием которой служит конструкция рациональных континентальных коммуникаций, адекватная возможностям и потребностям планетарной технологической цивилизации. При этом проблема создания глобальной транспортной сети (преимущественно – железнодорожной) по всей планете создает предпосылку вытеснения тенденции роста угроз мировому сообществу и возможности возникновения войн.

Автор делает вывод, что в этих условиях интересы транспортной безопасности России предопределяют необходимость формирования и развития инфраструктуры международных транспортных коммуникаций на территории Российской Федерации.

Исследование предпосылок обеспечения транспортной безопасности России показали, что участие России в различных международных транспортных проектах и программах не может быть рассмотрено в отрыве от стратегических

внешнеполитических целей, от тесной органической связи с обеспечением национальной безопасности и обороноспособности страны

Как показала логика исследования, изменение геополитической ситуации и позиционирования России в мировом сообществе выдвинули новые требования к миссии ее транспортного комплекса. Наряду с имевшей место ранее миссией транспорта в царской и советской России как инструмента для грузообмена и рычага для обеспечения целостности государства и нерушимости его границ, необходимо дополнение этого видения новым содержанием: быть инструментом в процессе слияния России с мировым сообществом.

Такая предпосылка позволила автору рассматривать транспортную безопасность России как степень реализации потенциальных геополитических и геоэкономических возможностей транспортной системы государства в интересах защиты экономически важных интересов личности, общества и государства в области транспорта от внутренних и внешних угроз, обеспечивающая долговременное устойчивое развитие как всей социально-экономической системы государства, региональных социально-экономических систем, так и конструктивных национальных и транснациональных корпораций, действующих в рамках обеспечения национальной безопасности России.

Автор аргументирует положение о том, что Россия обладает транспортной сетью, ориентированной на внешний мир, и имеет при этом хорошую проходимость внутри собственной национальной территории.

Анализируя протяженность и направленность транспортного комплекса России, автор делает вывод о том, что он спроектирован под централизованную систему планового управления, мобилизации и распределения государственных ресурсов в интересах несуществующих сегодня СССР и стран СЭВ. Однако в нынешнем виде российская экономика, не достигшая прежних советских объемов производства, не способна в ближайшей перспективе дать существующим мощным электрифицированным железнодорожным магистралям плановую загрузку. Исследования показали, что ситуация по приемлемому наполнению

грузопотоками российской транспортной системы может быть существенно изменена только при условии кардинального изменения сложившейся на сегодня схемы международного грузового транзита.

Проведенные автором исследования показывают, что перспективы создания конструкции новых международных коммуникаций приводят к усилению геополитической роли России в треугольнике США - Европа - Дальний Восток. Вместе с тем, автор отмечает, что у российского транзита есть как противники в лице США и их западных союзников, так и сторонники - Южная Корея, Казахстан, Монголия и Япония. По мнению автора, в российских участках международных транспортных коридоров также заинтересованы Финляндия, Франция и прибалтийские страны.

Автор убедительно показывает, что Россия, благодаря особо выгодному географическому положению, наличию мощного транспортного комплекса с разветвленными системами железнодорожных, автомобильных магистралей и водных путей, способна в перспективе до 2010 г. переключить на себя значительную часть евроазиатских международных грузопотоков. Развивая международные транспортные коридоры по своей территории, Россия смогла бы еще больше утвердить свою роль основательного, равноправного и необходимого партнера в мировой хозяйственной системе, мощного научно-промышленного и инновационного центра.

При этом автор аргументирует положение о том, что в соответствии с выстроенными приоритетами транспортной безопасности России, международный транзит является важной, но не первостепенной задачей государства. Проводя политику открытости, Россия, прежде всего решает собственную стратегическую задачу по наращиванию центростремительных тенденций государства.

Диссертант полагает, что использование появившегося у России экономического рычага в виде формирования международных коммуникационных линий необходимо увязать с проведением в сжатые сроки

технологического прорыва и реализацией макроэкономических мероприятий новой финансовой политики страны.

Во второй главе – *«Геополитический потенциал России на рынках Азиатско-Тихоокеанского региона в условиях глобализации»* - раскрывается содержание современных политических и экономических условий качественного развития Дальневосточного экономического пространства России, исследуются факторы, определяющие процесс устойчивого социально-экономического развития региона.

На основании проведенного автором исследования установлено, что в первой четверти XXI века торговля между странами АТР и Европой станет самым динамичным мировым рынком. В работе делается вывод, что существенные выгоды получают те страны, которые смогут привлечь на свои транспортные коммуникации транзитный евроазиатский грузопоток и пассажиропоток.

Из азиатских стран, близлежащих к России, наиболее крупным торговым партнером европейских стран в десятилетней перспективе автор определяет КНР. Вторым по значимости торговым партнером останется Япония. Третий торговый партнер – Республика Корея. Объемы торговли других близлежащих к России азиатских стран (КНДР и Монголии) со странами Европы, по мнению автора, крайне незначительны и практически не влияют ни на масштабы экономических связей, ни на темпы их роста в рассматриваемый период.

Из европейских стран, тяготеющих к направлению «Восток-Запад», автор бесспорным лидером по объему торговли с близлежащими к России странами Азии определяет Германию. Вторым торговым партнером – страны Северной Европы. Из стран Восточной Европы, наиболее крупными по объемам торговли, по мнению автора, являются Польша, Венгрия и Чехия, которые в предстоящие (10-15) лет должны существенно увеличить объемы торговли с рассматриваемыми странами Азии.

В рамках данного подхода автор полагает, что в отличие от европейского региона, страны АТР являются благоприятным и перспективным рынком для

отечественных экспортеров, поскольку именно в этих странах наблюдается быстрый рост потребления органического сырья при более высоких закупочных ценах по сравнению с европейским рынком

Поэтому, наряду с транзитом евроазиатских грузов, сырьевое и топливно-энергетическое направления сотрудничества России в лице ее Дальневосточного экономического региона со странами АТР диссертант полагает перспективным. Приоритетными странами для развития российского экспорта сырьевых и топливно-энергетических товаров автор определяет страны АТР: Китай, Японию, Южную Корею, а также США и Индию.

Ретроспективный анализ показывает, что в рамках АТР рельефно выделяются технолого- и капиталонасыщенные страны – США, Япония, Республика Корея; ресурсонасыщенные страны - Россия, Монголия, Австралия; и трудонасыщенные страны - КНР, КНДР, Вьетнам.

Тем самым, по мнению автора, классическая ситуация неравномерной наделенности региона факторами производства предопределяет наличие объективных условий для развития многосторонних связей в форме товарной торговли и обмена факторами производства

Исходя из выводов исследования, автор полагает возможным для России использовать высокий уровень спроса на российское сырье и, особенно, энергоносители странами АТР в интересах привлечения иностранного капитала к инвестированию не только в сырьевые проекты, но и в проекты развития российских транспортных коммуникаций. В этом случае, именно Россия может ставить вопрос о допуске к своим ресурсам в зависимости от реальной геополитики потенциальных инвесторов.

По мнению автора, в условиях формирования открытой модели развития Дальневосточного экономического региона главными факторами повышения эффективности транспортной политики России в АТР выступают крепнущие экономические связи Дальнего Востока в данном регионе, его огромные инвестиционные ресурсы и емкий рынок. Перспективными направлениями автор

выделяет усиление взаимодействия России со странами АТР и его региональными межгосударственными организациями, как в экономической сфере, так и в политической области

Автор, раскрывая историко-политический аспект проблемы, показывает, что международный транзит может быть определен как точка и локомотив роста для Дальневосточного региона России, как одна из его важнейших экономических перспектив.

На основе анализа, автор выделяет потенциальные возможности российского транзита: контейнерные перевозки между Западной Европой и Восточной Азией; освоение транзита мощных потоков экспортно-импортных грузов Северо-Восточного Китая и Монголии; реализация проекта создания Транскорейской магистрали с выходом на Транссиб

В рамках международного транзита через Дальневосточный экономический регион автор выделяет основные российские транспортные коммуникации ТСМ, БАМ и СМП

Автор показывает, что у транспортной системы российского Дальнего Востока появляются новые возможности, обусловленные тем, что последние десятилетия мировая хозяйственная система переживает стремительный рост массовых производств. Новый фактор, в комплексе со стратегией формирования международных транспортных коридоров, проходящих через Россию, будет способствовать транспортному освоению и последующему промышленному развитию малоосвоенных территорий Дальневосточного экономического района

ТСМ, БАМ и СМП в сочетании с развитой системой морских портов, по мнению автора, образуют мощную систему национальных коммуникаций, обеспечивающую высокий уровень ее конкурентоспособности в сравнении с другими международными евроазиатскими направлениями транспортно-экономических связей.

В диссертации доказывается, что в модели открытого развития Дальневосточного экономического региона заложена перспектива принятия

стратегического решения, которое призвано снять существенную часть региональных проблем и открыть благоприятные перспективы для России как в развитии транспортного комплекса, так и для подъема добывающей и перерабатывающей промышленности Дальнего Востока, развития науки, оздоровления демографической обстановки в регионе.

Таким решением диссертант полагает строительство сухопутного транспортного коридора «Япония-Россия-Европа» в рамках широкоформатного транспортного направления «Восток-Запад».

При выборе методологической основы исследования транспортной безопасности России на Дальнем Востоке автор использовал диалектический метод, позволяющий в различных политических условиях системно применять различные подходы к стратегии развития Дальневосточного транспортного узла.

Использование автором системного подхода позволило ему предложить адекватную современной геополитической модели развития Дальневосточного экономического района перспективу формирования стратегии транспортной безопасности России на Дальнем Востоке по схеме одной из трех концепций устойчивого социально-экономического развития региона: концепции сохранения достигнутого уровня душевого потребления в регионе; концепции максимального развития региона без уменьшения активов природного капитала; и компромисс между двумя предыдущими концепциями.

Анализ современного уровня состояния транспортной безопасности страны, проведенный автором, позволил выявить наличие противоречия между потребностями в средствах обеспечения транспортной безопасности и экономическими возможностями государства по их удовлетворению.

По результатам исследования установлено, что снижение транспортной безопасности России на Дальнем Востоке являются результатом экономической политики, сформированной и проводимой вне контекста геополитических интересов России и ее территориальной (преимущественно северной и широтной) конфигурации.

Системный характер транспортной безопасности России на Дальнем Востоке, по мнению автора, определяется:

невостребованностью значительной доли грузопотоков, сформировавшихся во времена СССР, и сменой направлений ресурсных грузопотоков с европейской части России на зарубежные рынки АТР;

снижением конкурентоспособности дальневосточной продукции за счет опережающего роста тарифов на транспортные перевозки;

возникновением цепной реакции роста тарифов, обусловленной неумениями расходами на содержание транспортного комплекса при общей тенденции снижения объемов грузоперевозок;

реализацией принципа «перекрестного субсидирования», при котором значительная часть затрат по перевозке пассажиров компенсируется за счет тарифов на грузовые перевозки

Автором сделан вывод, что современная угроза транспортной безопасности России на Дальнем Востоке порожденная системными причинами, требует своего разрешения на основе использования системных механизмов, в том числе институциональных и организационных преобразований в транспортном комплексе, инициированных и самостоятельно проводимых как органами власти Дальневосточного экономического региона, так и ассоциациями межрегионального сотрудничества

В третьей главе – *«Механизмы формирования транспортной безопасности России на Дальнем Востоке»* - вскрываются актуальные проблемы транспортной безопасности России на Дальнем Востоке в контексте национальной безопасности России, исследуются необходимые и достаточные условия ее обеспечения, предлагается система политических, экономических и организационных подходов к укреплению транспортной безопасности России на Дальнем Востоке в рамках концепции и путей устойчивого развития региона

В рамках исследования проблемы автор показывает, что основным препятствием для России, обладающей очевидными преимуществами и

способной кардинально изменить ситуацию на рынке транзитных перевозок из стран АТР в Западную и Центральную Европу, является нарушение принципов обеспечения транспортной безопасности страны при интеграции ее транспортной системы со странами АТР

Другим серьезным препятствием на пути развития транспортной системы Дальневосточного экономического региона автор определяет отраслевую разобщенность российских грузоперевозчиков

По мнению автора стратегически важным для Дальневосточного экономического региона является развитие транспортной инфраструктуры Сахалина, богатого природными ресурсами, что потребует реконструкции сахалинских железных дорог, строительства железнодорожного тоннельного перехода под проливом Невельского или сооружения совмещенного железнодорожно-автомобильного моста по типу японских проектов, а также развития трубопроводного транспорта Сахалина в интересах региона

Реализацию преимуществ транспортных коммуникаций России на Дальнем Востоке автор предлагает осуществлять рядом мер организационного и технического характера.

В первую очередь, по мнению диссертанта, необходимо восстановить системное управление транспортом, независимо от форм собственности

При строительстве новых объектов вопрос специализации объектов транспортной инфраструктуры автор предлагает поставить в основу региональной транспортной политики, предполагающей обращение в пользу России тех международных проектов, где присутствует транспортная составляющая.

В работе доказана необходимость максимального использования преимущества единого правового и экономического пространства, позволяющих повысить конкурентоспособность коммуникаций Дальнего Востока в интересах обеспечения комплексного развития территории региона

Автором исследован механизм государственного тарифного регулирования и его возможности по раздельному учету инфраструктурной, тяговой и вагонной

составляющих, позволяющих тарифу стать более прозрачным и гибким, и стимулирующим развитие конкуренции

В работе также исследованы возможности повышения качества интермодальных и мультимодальных перевозок путем создания института независимых перевозчиков и усиления роли экспедиторов.

Отправной точкой в анализе политической составляющей транспортной безопасности России на Дальнем Востоке, по мнению автора, выступает перспектива интеграции Транссибирской железнодорожной магистрали в систему международных коммуникаций, восстановления деятельности на уровне заложенных проектов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и сохранения Северного Морского Пути. Автор убедительно доказывает, что увеличение международного пассажиро- и грузопотока по Транссибу неизбежно приведет к усилению интеграционных процессов на постсоветском пространстве, поскольку на ТСМ имеют выход все государства СНГ.

Автор показывает, что у российских железных дорог есть все предпосылки для увеличения объема перевозок грузов при совершенствовании технологии перевозочного процесса и реконструкции (модернизации) инфраструктуры с целью повышения скорости движения поездов.

Анализ политической и социально-экономической ситуации на Дальнем Востоке, проведенный автором, показал, что реализация открытой модели в рамках концепции глобально ориентированного регионального развития будет возможна по мере готовности стран Северо-Восточной Азии и АТР рассматривать Дальний Восток России как естественную составляющую региона. Благодаря потенциальным преимуществам географического положения и ресурсной базы создаются предпосылки устойчивого развития Дальневосточного экономического региона, способствующие укреплению конкурентоспособности национальной экономики.

Проведенное исследование поставленных в диссертации задач, сделанные обобщения и выводы позволили автору сформулировать соответствующие

предложения и рекомендации. Они нашли реализацию в технико-экономических обоснованиях реформирования управления контейнерными перевозками на Дальневосточной железной дороге, в организации транспортно-экспедиционного обслуживания грузоотправителей и грузополучателей в ОАО «Дальневосточная Транспортная Группа», в совместных российско-китайско-казахстанских проектах по организации грузовых перевозок нефти, нефтепродуктов, древесины и товаров народного потребления на участках железных дорог этих стран, в аналитических докладах на совещаниях Дальневосточной железной дороги, раскрывающих социально-политические и экономические направления развития транспортной безопасности государства.

III. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ИЗЛОЖЕНЫ В СЛЕДУЮЩИХ ПУБЛИКАЦИЯХ АВТОРА.

1 Голиусов Ю.Ф. К вопросу о транспортной безопасности России. Сб. науч. трудов. Вып. 23. – Ставрополь: СВИС РВ, 2005, 0,3 п.л.

2. Голиусов Ю.Ф. Политико-экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке Россия: Центр и регионы. Вып. 15. – М.: ИСПИ РАН, 2005, 1,3 п.л.

3. Голиусов Ю.Ф. Политические и экономические механизмы формирования транспортной безопасности России на Дальнем Востоке Научные труды Военной академии. Выпуск 14. – Смоленск, изд-во ВА ВПВО ВС РФ, 2005, 0,9 п л

4. Голиусов Ю.Ф. Стратегия развития Дальневосточного транспортного узла в интересах безопасности России Тринадцатая военно-научная конференция. Сборник научных материалов. Ч 1. – Смоленск, изд-во ВА ВПВО ВС РФ, 2005, 0,5 п.л.

5. Голиусов Ю.Ф. Региональная политика России на Дальнем Востоке в сфере транспортной безопасности. Россия: Центр и регионы. Вып. 16. – М.: ИСПИ РАН, 2005, 1,7 п.л. (в печати).

Всего по теме диссертации имеется 5 работ общим объемом около 4,7 п л , принадлежащих лично автору.

Заказ №2014 Подписано в печать 05.10.05 Тираж 100 экз Усл. п.л. 1



ООО "Цифровичок", тел (095) 797-75-76; (095) 778-22-20
www.cfr.ru ; e-mail: info@cfr.ru

РНБ Русский фонд

2006-4

17116

№ 19943