



005005428

На правах рукописи

ИБРАГИМОВ Марат Абдулмукминович

**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ
В СИСТЕМЕ НАПРАВЛЕНИЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В СОВРЕМЕННЫХ
УСЛОВИЯХ (НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН)**

Специальность 23.00.02 –
Политические институты, процессы и технологии

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата политических наук

– 1 ДЕК 2011

Москва – 2011

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, доцент
Горбунов Александр Александрович

Официальные оппоненты: доктор политических наук, доцент
Султыгов Абдул-Хаким Ахмедович

кандидат политических наук
Козлов Павел Александрович

Ведущая организация: ГОУ ВПО «Дагестанский
государственный университет»,
г. Махачкала

Защита диссертации состоится «22» АЕКАБРА 2011 г.
в 14 : 00 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 университета.

Автореферат разослан «22» НОЯБРА 2011 г.

Отзыв на автореферат в двух экземплярах, заверенный
печатью организации, просим направлять в адрес
диссертационного совета Д 218.005.13.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат политических наук, доцент



А.В. Федякин

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования обусловлена значительным возрастанием роли регионального уровня общественно-политической жизни и разворачивающихся на этом уровне процессов. Выступая во многом как реакция на глобализационные явления и трансформации последнего времени, регионализация оттеняет считавшиеся еще недавно малозначительными факторы и обстоятельства объективного и субъективного характера, актуального и потенциального свойства, которые на поверку оказывали и продолжают оказывать заметное, а в ряде случаев – существенное влияние на политическую, экономическую, социальную, культурную и другие стороны жизни не только локализованных в рамках конкретного пространства местных сообществ, отдельных регионов или межрегиональных образований, но и государств в целом. Иными словами, региональная проблематика вообще и вопросы, затрагивающие регион как субъект и объект политики в частности, перестают носить исключительно региональный характер, все чаще принимая общенациональный и даже глобальный масштабы влияния и решения.

Одним из аспектов существования и функционирования региона как интегральной части территории страны было и остается развитие в нем транспортных коммуникаций – сферы, значение которой невозможно переоценить. Будучи важнейшим элементом региональной инфраструктуры, транспорт выступает одновременно в нескольких ипостасях: как крупный потребитель экономических ресурсов и как самостоятельный ресурс особого рода, как результат развития производительных сил территории и как предпосылка их дальнейшего роста, как объект управленческого воздействия и как субъект политических отношений и процессов. По сути транспорт во многом является регионоформирующим фактором, определяя, с одной стороны, его внутреннюю структуру и конфигурацию, возможности и пределы хозяйственной специализации и/или диверсификации, перспективы социополитического развития и т.д., а с другой стороны, его внешнее положение – в надрегиональных (внутригосударственных) институтах и образованиях, в сетке административно-территориального деления и социально-экономического районирования территории страны, наконец, в системе ее внутривнутриполитических приоритетов, в механизме взаимоотношений «центр – регионы». Наряду с этим, транспорт становится во всех смыслах слова движущей силой региона на мировой арене – как в формирующихся, так и в уже активно функционирующих системах транснационального разделения труда, международных транспортных коммуникаций, глобального политического управления и т.д.

Парадоксально, но будучи одним из факторов, оказывающих практически повседневное влияние на общественно-политическую жизнь и обусловленные ею процессы, транспорт лишь сравнительно недавно стал попадать в фокус внимания научных направлений и дисциплин гуманитарного профиля, долгое время оставаясь объектом исследования преимущественно технических наук, политэкономии и экономической географии. Это обстоятельство во многом

объясняет наблюдаемую сегодня недостаточную развитость теоретико-концептуальных оснований и конкретного инструментария исследования транспортных коммуникаций под социогуманитарным углом зрения, очевидную неразработанность вопросов общего и частного характера – словом, всех тех явлений, которые становятся препятствиями на пути научного поиска.

Приходится признавать, что схожая картина характерна и для современной политической науки. И хотя транспортная проблематика все активнее интегрируется в предметное поле политологии, вместе с тем, ее разработанность – как в теоретическом, так и в прикладном отношении – еще далека от той степени, когда дальнейшие исследования теряют свою значимость и остается лишь внедрить готовые схемы и технологии в текущую политическую практику. В частности, остается немало резервов в концептуальном осмыслении транспорта как общественно-политического феномена, как объекта и субъекта политических процессов разного уровня и динамики. Еще окончательно не решены вопросы, касающиеся геополитического значения транспортных коммуникаций, их влияния на внешнеполитическую стратегию государств в современном глобализирующемся мире, а также факторов устойчивости и изменчивости этого влияния. Наконец, ожидают своего исследователя проблемы увязки целей и траекторий развития национальных транспортных систем с приоритетами внутренней политики, взаимного согласования внутри конкретного национального сообщества интересов различных политических сил, с одной стороны, и разнообразных хозяйствующих субъектов, в том числе в транспортной сфере, с другой.

Проблемы развития транспортного комплекса в целом и его региональных составляющих в частности, политико-концептуального оформления приоритетов и ориентиров этого развития, а также выбора эффективных административно-управленческих механизмов их практической реализации особенно актуальны для современной России, сочетающей в своем составе чрезвычайно разнообразные по пространственно-географическим, природно-климатическим, ресурсным, социально-экономическим, демографическим, культурно-историческим, этноконфессиональным и т.д. параметрам территории, объединяющей интенсивно развивающиеся по инновационному сценарию и не уступающие ведущим зарубежным аналогам постиндустриальные анклавы и пребывающие в глубокой экономической депрессии индустриальные зоны и аграрные ареалы с нестабильной социальной обстановкой.

Учитывая с каждым годом увеличивающееся влияние, которое оказывают различные виды транспорта на общественно-политическую жизнь всей страны и ее регионов в отдельности, обращение в рамках политической науки к вопросам формирования и реализации государственной региональной политики, включающей в систему своих основных направлений развитие транспортных коммуникаций, представляется весьма своевременным, причем не только в плане выработки общих моделей, но и с учетом контекста конкретной региональной ситуации.

Степень научной разработанности проблемы. Как уже было отмечено, рассмотрение проблематики транспортных коммуникаций является относительно новой для политологии задачей. Вместе с тем, в отечественной политической науке есть ряд исследований, имеющих своим предметом внутри- и внешнеполитическую роль транспорта в современных условиях, вопросы формирования и реализации государственной транспортной политики в зарубежных странах, геополитическое значение транспортного фактора для России, политические аспекты транспортной безопасности и некоторые другие, более частные вопросы. В их числе – работы Ю.Ф. Голиусова, А.А. Горбунова, Б.М. Лapidуса, Р.С. Мирзаева, Ю.А. Харламовой, В.И. Якунина¹.

В ряду видных отечественных ученых, социально-политических мыслителей и практиков прошлого, весьма плодотворно разрабатывавших проблематику транспортного развития в целом и значение транспорта для России в частности, в том числе железнодорожного, следует назвать С.Ю. Витте, Д.И. Менделеева, Л.И. Мечникова, В.Н. Образцова, П.Н. Савицкого, В.П. Семенова-Тян-Шанского, А.И. Чупрова и др.²

Среди современных отечественных ученых, представляющих различные отрасли знания, научные школы и подходы, под разным углом зрения и в разнообразных контекстах исследующих проблемы и перспективы развития транспортных коммуникаций как в России, так и за рубежом, следует назвать прежде всего И.Я. Аксенова, В.Н. Бугроменко, О.В. Гончарука, В.В. Доенина, И.М. Могилевкина, Т.Л. Пашкову, В.А. Персианова, С.М. Резера, Н.А. Троицкую и др.³

¹ См.: *Голиусов Ю.Ф.* Российский транспорт – фактор национальной безопасности Российской Федерации. М.: Современная экономика и право, 2007; *Горбунов А.А.* Опыт политики развития железнодорожных транспортных коммуникаций для современной России. М.: МИИТ, 2008; *Лapidус Б.М.* Техническая политика как инструмент реализации экономической стратегии на железнодорожном транспорте. Подходы к методологии. М.: Маршрут, 2004; *Мирзаев Р.С.* Геополитика нового Шелкового пути. М.: Известия, 2004; *Харламова Ю.А.* Железнодорожный комплекс в политических процессах российского государства. Ставрополь: Мир данных, 2007; *Якунин В.И.* Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006.

² *Витте С.Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его Императорскому Высочеству Великому Князю Александричу в 1900-1892 гг. СПб., 1912; *Менделеев Д.И.* Проблемы экономического развития России. М.: Соцэкгиз, 1960; *Мечников Л.И.* Цивилизация и великие исторические реки. М.: Прогресс, 1995; *Образцов В.Н.* 12 экскурсий на железную дорогу. М.: Центральное управление по просвещению на транспорте, 1925; *Савицкий П.Н.* Континент Евразия. М.: Аграф, 1997; *Семенов-Тян-Шанский В.П.* Район и страна. М. – Л., 1928; *Чупров А.И.* Из прошлого русских железных дорог. Статьи 1874-1895 годов. М.: Издание М. и С. Сабашниковых, 1909; и др.

³ *Аксенов И.Я.* Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. М.: Наука, 1985; *Бугроменко В.Н.* Транспорт в территориальных системах. М.: Наука, 1987; *Гончарук О.В.* Управление транспортом: Вопросы теории и практики. СПб.: Наука, 1994; *Доенин В.В.* Логика транспортных процессов. М.: Спутник+, 2008; *Могилевкин И.М.* Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. М.: Наука, 2005; *Пашкова Т.Л.* Транспорт России. Исторические очерки. М.: Пан пресс, 2009; *Персианов В.А., Мухаметдинов И.Б.* Транспорт России на рубеже столетий (XX – XXI веков): состояние, проблемы, перспективы. М.: Каталог, 2006; *Резер С.М.* Взаимодействие транспортных систем. М.: Наука, 1985; *Резер С.М.* Управление транспортным комплексом. М.: Наука, 1988; *Троицкая Н.А.* Единая транспортная система. М.: Академия, 2004; и др.

Общетеоретические и прикладные вопросы совершенствования форм территориально-политического устройства и механизмов взаимоотношений «центр – регионы», оптимизации регионального развития и государственной региональной политики, а также проблемы поиска ее эффективных моделей в конкретно-исторических условиях, в том числе применительно к России, рассматривались в трудах С.Н. Бабурина, Ю.Н. Гладкого, Н.В. Зубаревич, В.В. Климанова, В.А. Колосова, О.В. Кузнецовой, В.Н. Лексина, В.П. Макаковского, Н.С. Мироненко, А.И. Трейвиша, Р.Ф. Туровского, А.И. Чистобаева, А.Н. Швецова, других видных отечественных политических и экономических географов, правоведов и политэкономов, специалистов в области государственной политики и управления⁴.

Непосредственно изучению вопросов транспортного развития различных частей территории страны, проблем формирования и обеспечения устойчивого функционирования региональных транспортных систем, а также влияния транспортных коммуникаций на важнейшие сферы региональной жизни, в том числе общественно-политическую, были посвящены работы А.Ф. Акуратова, В.В. Багиновой, А.А. Гейдта, О.Н. Дунаева, Ф.М. Кацмана, Е.А. Королевой, Р.Г. Леонтьева, К.В. Симонова, В.А. Хмеля и др.⁵

Что же касается зарубежных ученых прошлого и настоящего – специалистов в различных областях знания, так или иначе связанных с изучением особенностей пространственного размещения факторов производства, развития транспортных коммуникаций и соответствующей инфраструктуры, а также выбора оптимальных моделей региональной политики государства, то в их числе необходимо упомянуть прежде всего А.

⁴ Бабурин С.Н. Территория государства: правовые и геополитические проблемы. М.: МГУ, 1997; Гладкий Ю.Н., Чистобаев А.И. Основы региональной политики. СПб., 1998; Зубаревич Н.В. Социальное развитие регионов России: проблемы и тенденции переходного периода. М.: ЛКИ, 2007; Климанов В.В. Региональные системы и региональное развитие России. М., 2004; Колосов В.А., Мироненко Н.С. Геополитика и политическая география. М.: Аспект Пресс, 2005; Кузнецова О.В. Экономическое развитие регионов: теоретические и практические аспекты государственного регулирования. М.: ЛКИ, 2007; Лексин В.Н., Швецов А.Н. Государство и регионы: теория и практика государственного регулирования территориального развития. М.: ЛКИ, 2007; Макаковский В.П. Географическая картина мира. В 2 кн. М.: Дрофа, 2005; Трейвиш А.И. Город, район, страна и мир. Развитие России глазами страноведа. М.: Новый хронограф, 2009; Туровский Р.Ф. Политическая регионалистика. М.: ГУ ВШЭ, 2006; и др.

⁵ Акуратов А.Ф., Симонов К.В. Концептуальные основы проектирования и строительства железных дорог в регионе Западной Сибири. М.: МИИТ, 2000; Багинова В.В. Организация региональной транспортной системы Бурятии. М.: МИИТ, 2004; Гейдт А.А. Механизм и система стратегического планирования развития дорожно-транспортной инфраструктуры. СПб.: Нестор, 2004; Дунаев О.Н. Транспорт региона в условиях перехода к рынку. М.: Транспорт, 1992; Кацман Ф.М., Королева Е.А. Функционирование международных и национальных транспортных коридоров. СПб.: Российская академия транспорта, 2002; Леонтьев Р.Г. Международные транспортные коридоры: трансформации региональной инфраструктуры М.: ВИНТИ РАН, 2003; Транспортная система региона / Волошин В.В., Григорович М.В., Коценко Е.Ф. и др. Киев: Наук. думка, 1989; Хмель В.А. Транзитный потенциал транспорта России. М.: ВИНТИ РАН, 2005; и др.

Вебера, Р. Ванса, А. Леша, А. Маркузена, Х. Ричардсона, Б. Рэдклиффа, П. Холла, И. фон Тюнена⁶.

Наконец, следует отметить, что проблематика региональной политики в ее конкретном преломлении, связанном в том числе с изучением роли транспортных коммуникаций в развитии отдельных регионов Российской Федерации, в некоторых своих аспектах рассматривалась в ряде российских диссертационных исследований по историческим, экономическим и техническим наукам⁷, однако пока не нашла должного отражения в рамках политологии.

Все эти обстоятельства обусловили выбор объекта и предмета, а также цели и задач настоящей работы.

Объектом диссертационного исследования является современная государственная региональная политика, **предметом** – развитие транспортных коммуникаций как одно из ее основных направлений, их роль и влияние на реализацию данной политики в целом. При этом представляется целесообразным опереться на материалы, связанные с региональной политикой в отношении конкретного субъекта Российской Федерации – Республики Дагестан, а также касающиеся роли в реализации ее основных направлений такого вида транспорта, как железнодорожный. Выбор последнего в качестве предмета исследования обусловлен пониманием автором особой роли железных дорог в истории России, их огромным внутри- и внешнеполитическим значением в современных условиях, а также колоссальным потенциалом в будущем. Что же касается Республики Дагестан, то она представляет собой один из самых проблемных регионов России, изучение которого весьма востребовано, а кроме того, является для автора диссертации малой родиной.

Целью диссертационного исследования является определение места развития транспортных коммуникаций в системе направлений современной государственной региональной политики.

Для реализации данной цели необходимо решить следующие задачи:

⁶ См.: Вебер А. Теория размещения промышленности. М., 1926; Леш А. Пространственная организация хозяйства. М.: Наука, 2007; Тюнен И. фон. Изолированное государство в его отношении к сельскому хозяйству и национальной экономике. М.: Экономическая жизнь, 1926; Холл П. Городское и региональное планирование. М., 1993; Markuzen A. Regions: the economics and politics of territory. New Jersey, 1987; Ratcliffe B. Economy and efficiency in transport and distribution. L.: Kogan Page, 1987; Richardson H.W. Regional Growth Theory. L., 1973; Vance R.B. Region // International encyclopedia of the social sciences. In 17 volumes. Vol. 13. N.Y. – L., 1972. P. 377-381.

⁷ См., например: Калинина Г.К. Роль железнодорожного строительства в модернизации Северо-Кавказского региона: вторая половина XIX – начало XX вв.: На примере Владикавказской железной дороги. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук. Ростов-на-Дону, 2004; Мамаев Э.А. Моделирование региональных транспортных систем в условиях конкуренции. Диссертация на соискание ученой степени доктора технических наук. М., 2006; Сергеев Д.А. Инфраструктурно-транспортная составляющая реализации потенциала экономической интеграции регионов Юга России. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Ростов-на-Дону, 2003; Хархаров А.М. Совершенствование государственного регулирования транспортной инфраструктуры региона. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Махачкала, 2001; и др.

- исследовать сущностные черты, приоритеты, основные направления и модели государственной региональной политики в современных условиях;
- раскрыть особенности транспортных коммуникаций как ресурса и объекта государственной политики;
- выявить и конкретизировать роль и значение транспортных коммуникаций в региональном развитии;
- рассмотреть специфику транспортно-коммуникационной составляющей государственной региональной политики современной России;
- на основе анализа особенностей регионального развития Республики Дагестан определить место и роль железнодорожных транспортных коммуникаций в системе приоритетов региональной политики Центра в отношении данного и подобных субъектов РФ.

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

Одной из главных составляющих теоретико-методологической базы диссертационного исследования являются концепции и подходы, развиваемые политической регионалистикой, в частности, новые научные парадигмы анализа взаимоотношений «центр – регионы» в современных государствах, концепции «точек» («полюсов») роста и иные теории регионального развития, концепции территориального управления, теории местного самоуправления.

Не менее значимым для диссертационного исследования является правовой (юридический) подход, благодаря которому в том числе сформировалась концептуальная схема анализа государственной политики в целом и государственной региональной политики в частности. Использование данного подхода на всем протяжении исследования позволяет рассмотреть нормативно-правовые рамки и условия деятельности общегосударственных (центральных) и региональных политико-властных институтов и структур, способствует более всестороннему пониманию их природы и специфики функционирования.

Институциональный подход, также используемый в диссертации, в существенной мере дополняет правовой в том отношении, что с его помощью обращается внимание на неформальные институты, непосредственно или опосредованно участвующие в государственной региональной политике как на стадии выработки концептуальных моделей, так и на этапе их воплощения в жизнь.

Хотя работа не носит характер экономического исследования, опора при ее осуществлении на подходы, применяемые в экономической науке, имеет существенное значение. Обладая значительной эвристической ценностью, данные подходы способствуют пониманию природы такого сложного и

многогранного феномена, каким являются транспортные коммуникации, а также их значения и роли в региональном развитии.

Кроме того, особое место в работе занимают положения теории экономической и политической модернизации, идеи общественного перехода к инновационному пути развития, а также новые научные парадигмы анализа транспортно-коммуникационных процессов, информационного и ресурсного обмена в рамках различных типов пространств.

При изучении концептуальных оснований и конкретных механизмов государственной региональной политики автор опирался на результаты исследований крупнейших представителей политологической, экономической, правовой и социологической мысли, использовал труды российских и зарубежных ученых прошлого и настоящего.

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

- посредством политико-компаративного анализа уточнены сущностные черты, приоритеты и основные направления нормативной модели государственной региональной политики в современных условиях;

- на базе комплексного подхода раскрыты особенности транспортных коммуникаций как ресурса и объекта государственной политики, а также выявлены и конкретизированы их роль и значение в региональном развитии;

- при использовании классической методологии и современных подходов установлены специфические характеристики транспортно-коммуникационной составляющей государственной региональной политики Российской Федерации;

- на основе многофакторного анализа особенностей регионального развития Республики Дагестан определены место и роль железнодорожных транспортных коммуникаций в системе приоритетов региональной политики Центра в отношении данного и подобных субъектов РФ.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Региональная политика как направление внутренней и внешней политики государства представляет собой систему концептуально осознанных, нормативно оформленных и целенаправленно осуществляемых административно-управленческих мероприятий по регулированию, в соответствии с конкретными общенациональными и региональными интересами и приоритетами, развития территории государства в целом и отдельных ее частей – регионов – в частности.

2. Необходимым условием эффективности региональной политики современного государства является всесторонний учет конкретного многообразия определяющих ее содержание объективных и субъективных факторов, актуальных и потенциальных переменных, внутренних и внешних обстоятельств, а также надлежащее институциональное, инфраструктурное и ресурсное обеспечение ее основных направлений и практических мероприятий при рационально-критическом и избирательном отношении к уже имеющемуся отечественному и зарубежному опыту в данной сфере.

3. Наряду с целым комплексом общественно-значимых функций – экономической, социальной, коммуникативной, культурно-информационной, рекреационной, научно-инновационной и т.д., транспорт выполняет внутриполитическую и внешнеполитическую функции, которые в конкретных исторических условиях обнаруживают взаимосвязанность и взаимообусловленность как между собой, так и с другими направлениями деятельности, определяют возможности и пределы своей реализации, а также приоритетность осуществления для общества и государства.

4. Исторический опыт и современные реалии России и ведущих зарубежных стран свидетельствуют о том, что транспортная инфраструктура традиционно играла и продолжает играть особую роль в экономическом, социальном, политическом, культурном и т.д. развитии отдельных регионов, во многом определяя его направленность (специализация или комплексность), логику и основные параметры, количественные и качественные характеристики, тем самым делая транспорт важнейшим ресурсом региональной политики, а его устойчивое развитие – одним из ее приоритетов.

5. В современной России формирование новых и совершенствование уже имеющихся транспортных коммуникаций локального, регионального, общенационального и международного значения способствует как освоению новых – нередко труднодоступных и удаленных – регионов, так и оздоровлению находящихся в кризисном положении (чаще всего старопромышленных, монопрофильных, аграрных, узкосырьевых и т.д.), при осуществлении соответствующего политического курса вывода последние из категории депрессивных и превращая их в отдельные точки и целые коридоры социально-экономического роста, в том числе на инновационной основе.

6. Включение развития железнодорожных транспортных коммуникаций в Дагестане в систему приоритетов региональной политики федерального Центра может способствовать формированию в данном субъекте Федерации «коридора роста», имеющего организационно-правовое оформление в виде свободной экономической зоны и представляющего собой единый промышленно-транспортный комплекс, в котором бы рационально использовались эффекты внутри- и межтерриториальной агломерации, объективных преимуществ разделения труда и экономической кооперации хозяйственных структур различных форм собственности, а также текущего геоэкономического и геополитического положения Республики.

Теоретическая и практическая значимость диссертации заключается в том, что она может способствовать как оптимизации уже имеющихся и широко используемых на практике, так и поиску новых, адекватных существующим реалиям моделей государственной региональной политики и механизмов ее реализации, послужить серьезным импульсом для современных научных разработок в сфере транспортно-коммуникационной составляющей регионального развития.

Предложенные в исследовании теоретико-концептуальные подходы и практические рекомендации могут быть использованы для конкретизации основных направлений и механизмов региональной политики применительно к

отдельным субъектам РФ с учетом роли в их развитии транспортных коммуникаций. Кроме того, основные выводы и положения, обоснованные в диссертации, могут быть использованы: при подготовке в органах власти и управления различного уровня законотворческих инициатив по корректировке текущего курса государства в области региональной политики, в конкретных политологических исследованиях, а также при подготовке учебных и учебно-методических пособий, лекций и семинаров по государственной политике и управлению, сравнительной политологии, политической регионалистике, современной российской политике, политической коммуникативистике и т.д.

Область исследования. Содержание диссертационного исследования соответствует следующим пунктам Паспорта специальности 23.00.02 – Политические институты, процессы и технологии ВАК Министерства образования и науки РФ: 2. Типы и формы государства и государственной власти. Государственная политика и управление. Виды государственной политики; 8. Специфика и основные черты политического процесса в постсоветской России; 9. Принципы и механизмы взаимодействия общенсторических императивов и требований отечественной традиции в политическом развитии общества. Противоречия и перспективы модернизационных процессов в России.

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

Отдельные материалы диссертационного исследования доложены автором и обсуждались на VII Международной научно-практической конференции студентов и молодых ученых «Trans-Mech-Art-Chem» (Москва, 2010 г.) и Международной конференции «Транспорт России: проблемы и перспективы развития БАМа» (Москва, 2010 г.).

Основные положения и выводы диссертации нашли отражение в научных публикациях автора.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, трех 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 научная новизна работы и выносимые на защиту положения, раскрываются теоретические и методологические основы исследования, определяется теоретическое и практическое значение диссертации.

Глава 1 «Теоретико-методологические основы политологического анализа государственной региональной политики» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе рассматриваются понятие, сущностные черты, приоритеты и основные модели государственной региональной политики. На основе анализа экономических, регионоведческих, обще- и политико-географических, а также ряда других концепций и подходов, сложившихся к настоящему времени в отечественной и зарубежной науке, делается вывод о том, что все многообразные трактовки государственной региональной политики так или иначе обладают набором общих черт, которые, будучи взятыми в политологическом аспекте, позволяют развить ее понимание как системы целенаправленных мероприятий административно-управленческого характера по регулированию, в соответствии с интересами конкретного общества и государства, развития политических институтов, отношений и процессов в отдельных регионах, на межрегиональном уровне или в системе взаимоотношений «центр – регионы».

Такое понимание региональной политики позволяет рассматривать ее в качестве пусть сложного, но объективно необходимого инструмента, обеспечивающего сбалансированное развитие территории государства в целом и отдельных ее частей в частности, а также обладающего серьезным организационным и ресурсным потенциалом. Она органично вписана в систему других важнейших внутренних и внешних мероприятий государства, проводимых им в рамках экономической, инфраструктурной, социальной, демографической, культурной, оборонной и т.д. политики, может обладать рядом общих с ними приоритетов, некоторыми пересекающимися задачами, иметь в ряде случаев общие инструменты реализации, ресурсное обеспечение и т.д.

Вместе с тем, у государственной региональной политики не может быть бесконечное множество приоритетов – все они должны носить предельно конкретный характер. В противном случае эффективность региональной политики будет поставлена под угрозу размытостью ее конечных целей, неопределенностью количественных и качественных показателей. Равно как и не может быть абсолютного дублирования функций региональной политики и других направлений государственной политики, полного совпадения объекта регулирования, а также институтов, его осуществляющих.

Кроме того, региональная политика должна опираться, наряду с осмысленной стратегической позицией и оформленной в соответствии с ней политической волей государства, на надежную нормативно-правовую базу. Последняя предполагает формальную фиксацию на уровне законов, подзаконных и иных юридических актов общегосударственного и регионального уровня основных приоритетов, принципов и направлений региональной политики, а также механизмов ее реализации.

Наконец, еще одна сущностная черта региональной политики заключается в том, что необходимым условием ее реализации является надлежащее институциональное, инфраструктурное и ресурсное обеспечение. Это подразумевает в том числе формирование наделенных соответствующими властными полномочиями институтов, ответственных за выработку,

реализацию и координацию – как вертикальную, так и горизонтальную – региональной политики.

Региональная политика как направление внутренней политики государства зависит от широкого спектра параметров и переменных, объективных и субъективных составляющих, наличных и потенциальных обстоятельств. В числе входящих в этот спектр причин могут быть названы культурно-исторические особенности государства, специфика его физической географии и природных условий, текущее экономическое состояние и его динамика, характер внешних геополитических вызовов, состояние частных проблем, которые в то же время имеют важное значение для всей страны, и т.д. Структура базовых приоритетов региональной политики во многом зависит от причин пространственной неоднородности, региональных неравенств, межрегиональных диспропорций и контрастов. В числе наиболее распространенных проблем в региональной сфере, так или иначе обуславливающих выбор приоритетов государственной региональной политики, могут быть названы: контрасты экономической среды региональных сообществ; чрезмерная специализация или автаркия региональной экономики, нерациональное отраслевое и секторное строение экономического пространства; чрезмерная межрегиональная дифференциация по уровню доходов, бюджетному обеспечению, а тем самым – по качеству жизни; неравное распределение транспортных и информационных сетей, систем образования; значительная неравномерность демографических процессов (естественного роста, миграций, урбанизации и т.д.); реальная или мнимая политическая дискриминация отдельных местностей, что закрепляет их отсталость; внутри- (сепаратизм, насильственные конфликты, несоблюдение законодательства страны) и внешнеполитические риски (геополитическое притяжение влиятельных соседних стран, анклавное или малокомпактное положение регионов и т.д.).

Во втором параграфе анализируются основные направления и инструменты государственной региональной политики на современном этапе. Отмечается многообразие и противоречивость подходов к определению базовых направлений и инструментария практической реализации государственной региональной политики, что делает необходимым комплексное и взаимоувязанное использование данных подходов. Это позволит, с одной стороны, увязать данные направления с системой приоритетов региональной политики, сосредоточиться на решении ее главных целей, с другой стороны, подобрать наиболее эффективный, отвечающий современным вызовам и уровню развития политико-управленческих технологий инструментарий средств и методов реализации данной политики.

Автор присоединяется к одному из существующих подходов, в соответствии с которым, набор инструментов региональной политики определяется тем, к какому типу – общесистемному или селективному – она относится. Общесистемная политика направлена на создание общих предпосылок, благоприятствующих развитию регионов. Ее меры должны иметь не четкую нацеленность на конкретный регион, а ориентацию на

оказание более или менее равномерного влияния на все регионы, формируя экономическую, институциональную, организационную и правовую среду их самостоятельной активности. В числе конкретных инструментов общесистемной региональной политики могут быть названы: снижение централизации управления, перераспределение в пользу бюджетов регионов налоговых и иных доходов, снятие барьеров (правовых, административных, организационных и т.д.) для привлечения и эффективного использования в регионах инвестиций, создание условий для рационального распределения рабочей силы и капитала по регионам, учет региональных условий и оценки региональных последствий принимаемых центральными органами власти и управления решений и др.

Селективная региональная политика заключается в целенаправленном воздействии на определенные части территории страны, в адресном влиянии на складывающиеся в них конкретные экономические, социальные, экологические и т.д. обстоятельства. Она предполагает принятие решений не на основе «сигналов о помощи» отдельных территорий, а на основе систематической оценки положения в регионах, селекции региональных ситуаций, требующих вмешательства или участия центра, а также выработки конкретных мер такого вмешательства или участия⁸.

Отмечается, что динамика и направленность современного социополитического развития, а также ход и характер общественных перемен и трансформаций предполагает более широкое применение в ходе реализации государственной региональной политики методов экономического регулирования, включающих в том числе создание специальных фондов регионального развития (общенациональных, региональных и др.), которые должны аккумулировать финансовые ресурсы для решения различных региональных проблем: проведения политики субвенций для предприятий, находящихся в сложных социально-экономических и экологических условиях; привлечения частных инвесторов для решения задач региональной политики; компенсации дополнительных затрат, которые несут хозяйствующие субъекты при размещении своих предприятий в районах со сложными условиями; предоставления налоговой скидки «на истощение недр», т.е. в связи с истощением запасов природных ресурсов, что особенно актуально для районов с экстремальными условиями; установления льготных ставок арендной платы при изъятии площадей под строительство предприятий, имеющих важное значение для совершенствования отраслевой и территориальной структуры экономики; введения регионально-дифференцированной амортизации, позволяющей предприятиям, расположенным в районах со сложными условиями, финансировать ускоренную амортизацию собственного производства; применения повышенных цен на экологически чистую продукцию; введения санкций для предприятий, загрязняющих окружающую среду, особенно в наиболее неблагополучных регионах.

⁸ Швецов А.Н. Совершенствование региональной политики: Концепции и практика. М.: КРАСАНД, 2010. С. 97-107.

Немаловажным является и государственное реагирование на региональные кризисные ситуации. Последствия региональных кризисных ситуаций, которые должны находится в сфере постоянного мониторинга государственной региональной политики, представляются следующими: резкое повышение смертности над рождаемостью, вызывающее быстрое старение населения в регионе; сокращение численности коренного населения, приводящее к утрате национальных традиций; увеличение техногенной нагрузки на территорию со всеми вытекающими из этого последствиями; падение производства, приводящее к росту безработицы, банкротству предприятий, снижению потенциальных источников финансирования региональных бюджетов, ограничивающее возможности формирования потребительского рынка, создающее условия для перенасыщения рынка некачественной импортной продукцией в ущерб отечественным производителям; рост безработицы, формирующий условия для возникновения кризисной ситуации на рынке труда в регионах, где создание новых рабочих мест отстает от темпов роста безработицы; неустойчивое функционирование экономики региона, чрезмерная зависимость от ввоза и экспорта продукции и сырья как следствие невыполнения договорных обязательств; увеличивающиеся объемы неплатежей и недоборы отчислений от налогов, приводящие к росту дефицита общенационального бюджета и превышению предельно допустимой величины.

На анализе опыта практического использования инструментов государственной региональной политики в рамках конкретных ее направлений (создание свободных экономических зон в юго-восточной части Китая, выравнивание межрегиональных диспропорций посредством освоения и преодоления отсталости слаборазвитых территорий в бразильской Амазонии) делается вывод, с одной стороны, о наличии многообразия подходов, используемых отдельными странами в отношении своих регионов, с другой стороны, об отсутствии универсальных концептуальных схем и механизмов реализации региональной политики, вариативности ее основных направлений и моделей. В этой связи, переходя в дальнейшем к исследованию проблем и перспектив региональной политики в России в целом и с использованием транспортно-коммуникационного фактора в отдельных регионах в частности, автор предлагает придерживаться принципа избирательности, рационально-критического заимствования зарубежных наработок при их необходимой адаптации к существующим реалиям и обогащении отечественным опытом.

Глава 2 «Транспортные коммуникации и современная государственная региональная политика» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе исследуются особенности транспортных коммуникаций как ресурса и объекта государственной политики. Отмечается, что наряду с традиционными (экономической, социальной, коммуникативной, культурно-информационной, научно-инновационной, рекреационной), транспорт выполняет внутри- и внешнеполитическую функции.

Во-первых, транспорт является важнейшим фактором внутренней политики государства в целом и отдельных ее направлений в частности. В

числе последних могут быть названы: экономическая политика, социальная политика, инфраструктурная политика, национальная политика, региональная политика и некоторые другие. Все они так или иначе обнаруживают пересечение целого ряда стратегических приоритетов и тактических задач, а также путей и механизмов их реализации, в системе которых устойчивое и оптимальное развитие отвечающих современным критериям эффективности транспортных коммуникаций играет одну из ключевых ролей. Сегодня от слаженной работы транспорта зависят экономическая и технологическая эффективность и функционирование отраслей промышленности, сельского хозяйства, деятельность всех структур с различной формой собственности (коллективной, муниципальной, акционерной, групповой, частной, индивидуальной и т.д.). В конечном счете, транспорт обеспечивает жизнеспособность и жизнедеятельность общества и государства в любые – как стабильные, так и переходные – периоды их существования, равно как и их взаимодействие с другими обществами и государствами. Тем самым, транспорт, наряду с энергетикой, связью, образованием, здравоохранением, другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает условия жизнедеятельности общества, является важнейшим инструментом достижения целей его развития: экономических, культурных и др.

Во-вторых, транспорт является важнейшим фактором внешней политики государства, инструментом реализации его геоэкономической и геополитической стратегии в условиях мирного времени и в периоды войн и вооруженных конфликтов. Детальный анализ основных направлений деятельности государства на международной арене – внешнеторговая политика, оборонная и военная политика, научно-техническое и культурно-гуманитарное сотрудничество и т.д. – обнаруживает значительную роль транспортной составляющей в ее осуществлении. Транспорт способствует участию страны в мировой экономике и международных отношениях, занятию достойного места в формирующихся сегодня системе международного разделения труда и глобальных политических механизмах управления ею.

Вместе с тем, транспорт, как важнейший ресурс внутренней и внешней политики государства, имеет определенные пределы своего использования, подвержен действию целого ряда объективных и субъективных факторов, под совокупным влиянием которых его эффективность может носить ограниченный характер или вовсе стремиться к нулю.

С одной стороны, технико-экономические характеристики средств и путей сообщения (скорость, пропускная и провозная способность и т.д.) как результат определенных достижений человечества имеют предельные значения в конкретный период времени, обуславливая максимально возможные показатели работы транспорта (объем перевозок пассажиров и грузов, пассажиро- и грузооборот и т.д.). Повышение этих характеристик есть следствие целого комплекса мероприятий – научно-исследовательских, технико-внедренческих, социально-экономических и даже политических, успех которых зависит от множества обстоятельств и переменных, а проведение может растянуться на годы и даже столетия (например, повышение

плотности транспортной сети, изобретение более мощных двигателей, переход на новые виды топлива и т.д.).

С другой стороны, транспортные коммуникации с момента возникновения и до настоящего времени испытывали и продолжают испытывать на себе влияние окружающей их природной среды. Перепады температур, осадки, воздушные массы, процессы, происходящие в земной коре и атмосфере – эти и многие другие природные явления оказывают существенное влияние на все виды современного транспорта общего пользования. Проектирование и конструирование транспортных средств и путей сообщения без учета природных факторов может привести к серьезным авариям и даже катастрофам, которыми весьма богата история человечества. В свою очередь, эксплуатация транспортных средств и коммуникаций, пусть даже созданных в соответствии с самыми передовыми достижениями научно-технической мысли и оборудованных по самому последнему слову техники, может быть серьезно ограничена вследствие погодных условий. Яркий тому пример – авиационные коллапсы на всем европейском континенте в 2010 г. (в апреле – из-за извержения вулкана в Исландии, в декабре – из-за обильных снегопадов и аномально низких температур), имевшие не только социально-экономические (многомиллиардные убытки авиакомпаний), но и политические последствия (например, обида польского руководства на лидеров ряда государств, отказавшихся прилететь на похороны президента страны Л. Качиньского, который, кстати сказать, погиб в авиакатастрофе, случившейся в том числе из-за плохих погодных условий).

Иными словами, роль транспорта как ресурса внутренней и внешней политики государства, при всей его значимости, не должна абсолютизироваться, а транспортный фактор – быть абстрагированным от всех остальных. Взятый в отдельности от других важнейших политических ресурсов и факторов политических изменений, в отрыве от совокупности природно-географических, культурно-исторических, социально-экономических, этноконфессиональных, геополитических и т.д. контекстов развертывания и протекания конкретного политического процесса, транспорт представляет собой всего лишь «консервную банку», передвигающуюся по железным, бетонным, водным и т.п. поверхностям и использующую для этого находящееся в твердом, жидком или газообразном состоянии топливо. Лишь в тесной связи с другими факторами транспорт и транспортные коммуникации способны как создать предпосылки, так и оказать непосредственное влияние на эффективность принимаемых политических решений и их практическую реализацию.

Во втором параграфе анализируются роль и значение транспортных коммуникаций в региональном развитии. Отмечается, что особая роль транспортной инфраструктуры в функционировании и развитии регионов и их отдельных частей заключается в выполнении транспортом целого ряда важных функций, имеющих ярко выраженную территориальную направленность⁹.

⁹ См.: Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. М.: Наука, 1987. С. 15.

Во-первых, транспорт является индикатором территориальных особенностей в широком смысле слова и важнейшим компонентом социально-экономического качества мест. Не случайно именно транспортная доступность является одним из основных факторов инвестиционной привлекательности территории, способствует ее позитивному восприятию в глазах хозяйствующих субъектов, притягивает трудоспособное и экономически активное население. Напротив, труднодоступные регионы, расположенные на значительном удалении от основных транспортных артерий и/или оказавшиеся в полной транспортной изоляции, исторически являлись и в подавляющем большинстве случаев сегодня продолжают оставаться проблемными для государственного центра, значительно отстающими в своем развитии от других частей страны.

Во-вторых, транспорт выступает как распределитель и регулятор связей, а тем самым – как ограничитель регионального пространства, как своеобразный «замыкатель» территории. Тем самым транспорт определяет существенные характеристики систем расселения, в частности, их допустимые размеры и структуру, исходя из относительно неизменных лимитов времени на поездки и собственных возможностей реализовать этот лимит. Иными словами, можно говорить о транспорте как о пространственном конфигураторе территории, причем в самых разнообразных формах и проявлениях, а также областях общественной жизни, включая сферу политики.

В-третьих, транспорт является одним из главных интеграторов территории региона, связующих звеньев между отдельными ее сегментами – населенными пунктами, муниципальными образованиями и т.д. Обслуживая территорию, в рамках которой обеспечивается единство перевозочного процесса, транспорт способствует интеграции экономического, социального, политического, культурного, информационного и т.п. пространства региона. В свою очередь, объективная необходимость именно в едином – непрерывном (регулярном, независимом от внешних факторов и обстоятельств), хорошо состыкованном между различными видами транспорта (стыковка пассажиро- и грузопотоков разных путей сообщения и направлений в транспортных узлах), высокоскоростном, удобном и безопасном («от двери к двери, точно в срок») – процессе транспортировки возникает лишь в хорошо слаженном хозяйственно-территориальном и социально-политическом механизме. Другими словами, транспортный фактор выступает одновременно предпосылкой и следствием интегративных тенденций внутри региона.

В-четвертых, отличительной особенностью транспорта, по сравнению с другими отраслями материального производства, является сочетание линейного и точечного типов его размещения, определяющих территориальную структуру транспорта. К числу линейных элементов транспорта относятся железные и автомобильные дороги, речные и морские судоходные участки, трубопроводы и воздушные линии, к числу точечных элементов – транспортные пункты (железнодорожные станции, речные пристани, речные и морские порты, автобусные станции, автоэксплуатационные предприятия, аэропорты и т.д.) и узлы – места стыка,

пересечения или разветвления путей сообщения различных видов транспорта или одного из них. Территориальная структура транспорта формируется под влиянием территориальной структуры хозяйственного комплекса в зависимости от транспортно-экономических связей как внутренних, складывающихся в результате развития региона, так и внешних, формирующихся вследствие специализации и транзитных перевозок. Объем последних зависит от экономико-географического положения региона.

На определенном этапе социально-экономического развития региона в нем складывается региональная транспортная система – такое территориальное сочетание сети путей сообщения, технических средств транспорта и служб перевозок, которое объединяет все виды транспорта и все звенья транспортного процесса в их взаимодействии с целью обеспечения реализации транспортно-экономических связей и успешного функционирования на этой основе региона. Транспортная система региона имеет отраслевую (видовую) структуру, которая отражает состав и соотношение различных видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, воздушного, трубопроводного, морского, речного и др.). Во многом отраслевая структура транспортной системы региона определяется технико-экономическими особенностями каждого вида транспорта, которые в значительной мере обуславливают сферы рационального применения каждого из них. Так, высокая провозная и пропускная способность железных дорог, возможность осуществления массовых перевозок грузов в сочетании со сравнительной дешевизной, относительно высокая скорость движения железнодорожного транспорта обеспечивают его ведущую роль в реализации грузовых перевозок на дальние расстояния. Большая маневренность и высокая подвижность автомобильного транспорта – его главные особенности, заключающиеся в возможности перевозки грузов автомобилями из пункта производства до склада потребителя без перегрузочных работ, а также высокая скорость доставки грузов и другие преимущества вывели грузовые автомобильные перевозки на первое место. Самая низкая себестоимость перевозок нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом обуславливает высокие темпы его развития.

В целом, формирование и развитие транспортных коммуникаций регионального, национального и/или международного значения способствует как освоению новых – нередко труднодоступных и удаленных – районов, так и оздоровлению находящихся в кризисном положении (чаще всего старопромышленных, монопрофильных, аграрных, узкосырьевых и т.д.), при осуществлении надлежащего политического курса вывода их из разряда депрессивных и превращая как в отдельные точки, так и в целые коридоры социально-экономического роста, в том числе на инновационной основе. Это особенно важно для России, устойчивое и поступательное развитие регионов которой в современных условиях не представляется возможным без формирования новых и совершенствования имеющихся транспортных коммуникаций.

Глава 3 «Развитие транспортных коммуникаций в системе направлений государственной региональной политики современной России» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе исследуются особенности государственной региональной политики современной России и специфика ее транспортно-коммуникационной составляющей. Отмечается, что основной проблемой развития нашей страны сегодня являются аномально высокие межрегиональные контрасты и диспропорции. Асимметрия внутреннего развития России имеет под собой глубинные исторические основания, является следствием сложного переплетения факторов и обстоятельств объективного и субъективного свойства, далеко не все из которых очевидны, а многие еще не дали о себе знать в полной мере, во всем многообразии своих форм и проявлений. Возникнув в результате наложения различных исторических эпох и характерных для каждой из них моделей территориального развития со свойственными им приоритетами и механизмами их достижения, межрегиональные диспропорции со временем образовали собой довольно устойчивую систему, динамика и направленность развития которой носят многоаспектный и труднопредсказуемый характер.

В этом смысле простое объявление «решительной и беспощадной борьбы» с неравенством образующих страну территорий, а тем более переход от идеологически насыщенных и эмоционально окрашенных, однако содержательно непродуманных лозунгов к практическим шагам в сфере региональной политики были бы не только бесперспективными, но и опасными. Ведь попытки преодолеть наиболее очевидные контрасты такими же, казалось бы, очевидными методами выравнивания (прежде всего, активным перераспределением благ и ресурсов богатых регионов в пользу бедных) чреваты как минимум еще большим углублением асимметрии, а в российских условиях, о чем наглядно свидетельствует практика прошлых лет, – ростом иждивенчества одних территорий и желанием освободиться от лишнего бремени других (в том числе посредством самого примитивного сепаратизма).

Хотим быть понятыми правильно: речь не идет о восприятии аномальных диспропорций в развитии регионов как чего-то предзаданного и неизбежного, как «исторической судьбы» России и т.д. Однако речь не идет и о восприятии региональной асимметрии как абсолютного зла, с которым необходимо бороться любыми доступными способами. Речь идет о необходимости конструктивного и взвешенного подхода как к отечественному теоретическому и практическому наследию прошлого, так и к зарубежному опыту осмысления и решения проблем, связанных с чрезмерными пространственными контрастами, резко выходящими за границы средних по стране основных показателей социально-экономического развития отдельных территорий, угрожающими единству и территориальной целостности государства региональными неравенствами. Иными словами, основная задача заключается не столько в окончательном и бесповоротном преодолении межрегиональных контрастов, сколько в установлении и поддержании их предельно допустимых

– т.е. не несущих угрозу безопасности личности, общества и государства – значений, а также в использовании имеющихся между регионами различий в интересах поступательного и устойчивого развития как всей страны, так и отдельных ее частей.

Тем самым встает вопрос о конкретных механизмах поддержания межрегионального равновесия и рационального использования различий между территориями и их потенциалом. Как показывает рассмотренный нами ранее мировой опыт, немалую роль в сглаживании диспропорций развития различных частей страны играют межрегиональные связи, посредством которых осуществляется обмен между различными территориями продуктами их специализации, избыточными ресурсами и т.д. Инфраструктурой, обеспечивающей данный обмен, являются транспортные коммуникации локального, внутри- и межрегионального, общенационального, а в наше время – и глобального значения.

Как уже отмечалось, проблемы региональной политики в их прикладном измерении во многих своих аспектах неразрывно связаны с вопросами территориального развития, размещения общенациональных производительных сил, расселения населения, освоения и использования имеющегося у государства пространства. Тем самым фактор транспортных коммуникаций начинает играть одну из решающих ролей при выборе той или иной модели региональной политики. Более того, можно с уверенностью говорить о том, что поступательное развитие общенациональных транспортных коммуникаций является одним из важнейших приоритетов региональной политики государства.

В целом, анализ отечественных политико-правовых документов концептуального характера позволяет говорить о том, что транспортно-коммуникационный аспект региональной политики современной России обозначен в качестве одного из ее приоритетов. Другое дело, что нормативные акты в силу своей реактивной природы далеко не всегда успевают за весьма динамично меняющимися социально-экономическими реалиями. Да и фиксация тех или иных концептуальных положений, стратегических ориентиров и т.д. в форме законов и т.п. документов в российских условиях, как известно, еще не означает их надлежащей и своевременной реализации на практике.

В этой связи отмечается, что законодательное оформление концептуальных оснований региональной политики в целом и ее транспортно-коммуникационной составляющей в частности должно опираться на результаты осуществляемых на более или менее регулярной основе комплексных исследований динамики и направленности развития современных российских регионов и роли транспортного фактора в этом развитии. При всей неизбежности общегосударственных стратегических приоритетов система текущих ориентиров и задач, в том числе применительно к конкретным субъектам РФ, должна быть более гибкой и корректироваться в соответствии с вновь возникшими обстоятельствами позитивного или

негативного характера, обозначившими свою остроту проблемами или окончательно решенными вопросами и т.д.

Во втором параграфе анализируются железнодорожные транспортные коммуникации в Республике Дагестан в контексте задач регионального развития. Отмечается, что Дагестан представляет собой один из самых сложных с точки зрения имеющихся здесь экономических, социальных, инфраструктурных, демографических, этноконфессиональных, культурно-исторических и т.д. проблем регионов России, относящихся к числу дотационных и глубоко депрессивных. В этой связи обосновывается, что наряду с уже существующими отраслями экономики региона сферой приложения энергии и сил трудоспособного местного населения могла бы стать особая (свободная) экономическая зона, формируемая вдоль проходящего по территории Республики транспортного коридора «Север – Юг» и в перспективе способная стать «коридором роста» не только для прилегающих равнинных районов, но и для всего Дагестана.

Будучи ориентированной на выполнение роли регионального мультипликатора, эта зона могла бы стать местом размещения таких производств и видов деятельности, продукция и услуги которых: во-первых, могут иметь обширные и стабильные рынки сбыта преимущественно за пределами Республики, что может привлечь внешних – как инорегиональных, так и иностранных – инвесторов; во-вторых, производимые для внутрирегиональных нужд, вместе с тем, могущие быть конкурентоспособными за пределами республиканского рынка; в-третьих, являются порождением новых организационно-хозяйственных и технологических цепочек, результатом расширения вовлекаемых в хозяйственный оборот интеллектуальных, предпринимательских, трудовых, материально-технических, природных и т.д. ресурсов. Это позволило бы, помимо прочего, создать на базе данной особой (свободной) экономической зоны инновационный центр ускоренного использования достижений отечественной и мировой науки не только регионального, но и общероссийского уровня.

В транспортном отношении данный «коридор роста» мог бы представлять собой полимагистраль, объединяющую, как и многие зарубежные аналоги, железную и автомобильную дороги, нефтепровод и линии электропередачи, воздушное сообщение и морской путь по линии Махачкала – Каспийск – Манаскент – Избербаш – Новокаякент – Дагестанские Огни – Дербент – Делиджи, с перспективой продолжения данного коридора на север и северо-запад Республики – в направлении Кизилюрт – Хасавюрт – Бабаюрт – Кизляр – Тарумовка – Кочубей. Устойчивому и эффективному функционированию данной магистрали способствовало бы наличие разветвленной системы компактных транспортно-пересадочных узлов с одного вида транспорта на другой, а также технически оснащенных грузовых терминалов и логистических комплексов. При этом на отдельных (а в идеале – на всех) участках данной полимагистрали могло бы быть организовано скоростное движение (прежде всего автомобильного и железнодорожного пассажирского транспорта).

В плане пространственной планировки данный «коридор роста» представлял бы собой единый промышленно-транспортный комплекс, сочетающий в себе высокоурбанизированные и аграрные ареалы, а также широкий спектр городских и сельских территорий культурно-рекреационного типа, начиная от прибрежных и заканчивая предгорными. Объединение в рамках особой (свободной) экономической зоны предприятий промышленности, сельского хозяйства и сферы обслуживания различных форм собственности, объектов производственной, социальной и т.п. инфраструктуры, наконец, транспортных магистралей регионального, общероссийского и международного значения с использованием практически всех основных средств сообщения – все это способствовало бы рациональному использованию эффектов внутри- и межтерриториальной агломерации, объективных преимуществ разделения труда и экономической кооперации хозяйственных структур, а также текущего геоэкономического и геополитического положения Дагестана.

Тем самым данный «коридор роста» оттянул бы на себя экономически активное население социально неблагополучных и объективно ограниченных с точки зрения перспектив развития горных районов. Появление массы новых и содержательно интересных рабочих мест позволило бы создать условия для использования позитивной энергии и созидательного потенциала трудоспособных жителей Республики, вселить в них веру в собственный успех и жизненные перспективы. Постепенное повышение уровня жизни и материального благополучия широких слоев населения в совокупности с другими мероприятиями региональной политики в целом и в отношении проблемных районов Дагестана в частности (включая, безусловно, и информационно-просветительскую составляющую данной политики) сделало бы не просто бессмысленным, но и априори невозможным участие отдельных граждан и их групп в незаконных вооруженных формированиях террористического и экстремистского толка, лишив последние массовой опоры на территории региона.

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

Публикации автора. По теме диссертационного исследования автором опубликованы следующие работы:

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

1. *Ибрагимов М.А.* Общенациональные транспортные коммуникации как фактор регионального развития // Вестник Российской нации. 2010. № 1-2. С. 278-293. – 0,8 п.л.

2. *Ибрагимов М.А.* Современные транспортные коммуникации как ресурс и объект государственной политики // Вестник Российской нации. 2011. № 1-2. С. 211-225. – 0,7 п.л.

3. *Ибрагимов М.А.* Приоритетные направления политики развития транспортных коммуникаций в Республике Дагестан // Вестник Российской нации. 2011. № 3. С. 181-184. – 0,3 п.л.

Другие публикации по теме диссертационного исследования:

4. *Ибрагимов М.А.* Особенности регионального уровня транспортной политики современного государства // Материалы VII Международной научно-практической конференции студентов и молодых ученых «Trans-Mech-Art-Chem». М.: МИИТ, 2010. – 0,2 п.л.

5. *Ибрагимов М.А.* Политика развития региональных транспортных коридоров: инновационные измерения // Транспортная политика и политические коммуникации: Сборник статей по политологическим и социологическим теоретико-методологическим и прикладным проблемам истории и современности. Выпуск II. Модернизация и инновационное развитие. / Ред.-сост.: А.А. Горбунов, Б.И. Кретов. М.: МИИТ, 2010. С. 165-173. – 0,5 п.л.

6. *Ибрагимов М.А.* Основные методологические подходы и методы исследования региональной политики современного государства // Политическая регионалистика и этнополитология. Сборник статей по политологическим теоретико-методологическим и прикладным проблемам истории и современности. Выпуск II. М.: Издательство «Социально-политическая МЫСЛЬ», 2010. С. 57-67. – 0,7 п.л.

7. *Ибрагимов М.А.* Транспортный коридор «Север – Юг» и региональная политика Центра в Южном и Северо-Кавказском федеральном округах // Транспорт России: проблемы и перспективы развития БАМа: Труды международной научно-практической конференции. М.: МИИТ, 2010. С. 72-80. – 0,6 п.л.

8. *Ибрагимов М.А.* Политика развития транспортных коммуникаций и безопасность государства // Транспортная политика и политические коммуникации: Сборник статей по политологическим и социологическим теоретико-методологическим и прикладным проблемам истории и современности. Выпуск III. Геополитика и национальная безопасность. / Ред.-сост.: А.А. Горбунов, Б.И. Кретов, А.В. Федакин. М.: Издательство «Социально-политическая МЫСЛЬ», 2011. С. 116-124 – 0,5 п.л.

9. *Ибрагимов М.А.* Транспортные коммуникации в Республике Дагестан в контексте задач регионального развития // Политическая регионалистика и этнополитология. Сборник статей по политологическим теоретико-методологическим и прикладным проблемам истории и современности. Выпуск III. М.: Издательство «Социально-политическая МЫСЛЬ», 2011. – 0,6 п.л.

ИБРАГИМОВ Марат Абдулмукуминович

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В СИСТЕМЕ НАПРАВЛЕНИЙ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В СОВРЕМЕННЫХ
УСЛОВИЯХ (НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН)

Специальность 23.00.02 –
Политические институты, процессы и технологии

АВТОРЕФЕРАТ

Подписано в печать /01/ 2011 г. Заказ № 3/3. 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.