

ПОЛИТИКА ГОСУДАРСТВА И РЕГИОНАЛЬНЫХ ЭЛИТ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

Горбунов Антон Александрович, кандидат технических наук, докторант
Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова
Российская Федерация, 119991, г. Москва, Ломоносовский проспект, 27, к. 4
E-mail: 171950@rambler.ru.

Социально-экономическое развитие региона в значительной мере зависит от состояния транспортной инфраструктуры и слаженного взаимодействия всех видов транспорта. Достижение этой цели невозможно без согласованной политики центра и местного руководства и элит региона в развитии транспортно-логистической системы. Успешное решение данной задачи определяется созданием устойчивой политической коммуникации между государственным центром и регионом.

Ключевые слова: транспортная политика, транспортная инфраструктура, регион, транспортно-логистическая система, железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный транспорт

POLICY OF STATE AND REGIONAL ELITES IN DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE REGION

Горбунов Антон А., Ph.D. (Engineering), doctoral student
Lomonosov Moscow State University
27-4 Lomonosovskiy Ave., Moscow, 119991, Russian Federation
E-mail: 171950@rambler.ru

The socio-economic development of the region largely depends on the condition of transport infrastructure and well-coordinated interaction of all modes of transport. Achieving this goal is impossible without a coherent policy of center and local leadership and elites of the region in the development of transport and logistics system. The successful solution of this task is determined by the creation of a sustainable political communication between government center and the region.

Keywords: transport policy, transport infrastructure, the region's transport system, rail, road, air, water transport

Рассмотрение транспортной инфраструктуры в целом и как практической задачи региональной политики государства в частности, несомненно, делает важным более детальное изучение составных элементов транспортной инфраструктуры региона, определение их существенных характеристик и выявление их функций.

Социально-экономическое развитие региона оказывает влияние на складывающееся внутри него состояние транспортной инфраструктуры, которая представляет собой систему путей сообщения и сопровождающих их технических средств и устройств. Целостное и успешное функционирование региона достигается за счет взаимодействия всех видов транспорта и встраивания их в единый транспортный процесс.

Транспорт – это, в первую очередь, сложная система, которая состоит из разных элементов и мобильна по своей сути и функционалу. Это обстоятельство определяет особое значение изменений в отдельных звеньях, которые могут оказать влияние на характер протекания процессов во всех смежных звеньях, т.е. их взаимообусловленность. Например, стремительно развивающийся авиатранспорт создал конкуренцию железнодорожному и морскому транспорту, появление железнодорожных путей в

труднодоступных регионах явилось катализатором строительства подъездных автодорог к ним и т.д.

Отношения кооперации и конкуренции между различными подсистемами характеризуют транспорт не столько как сумму отраслей, сколько как единую транспортную систему, которая функционирует на региональном уровне с участием нескольких видов транспортно-логистических комплексов.

В данном контексте следует обратиться к мнению А.И. Солодкого, согласно которому формирование полифункциональных транспортно-логистических комплексов, базирующихся на ключевых транспортных узлах, – это одна из наиболее ключевых тенденций в транспортной сфере. Под региональной транспортно-логистической системой он понимает пространственную совокупность средств и путей сообщения, функционально объединенную логистическими структурами [1, с. 8].

Развитие собственной транспортно-логистической системы в каждом регионе способствует налаживанию связей между отдельными видами транспорта внутри региона, оптимизирует способы доставки и временные затраты на перевозку, аккумулирует и развивает крепкие экономические, социальные, политические и т.д. межрегиональные связи. Налаженная работа региональной транспортно-логистической системы способствует в дальнейшем образованию единой государственной транспортно-логистической системы, поскольку последняя представляет собой совокупность региональных транспортных систем. Понимание уровня развития транспортно-логистической системы каждого региона дает основание для понимания и совершенствования всей транспортной системы на уровне государства. Вместе с тем, такая связь диалектична: анализ уровня развития государственной транспортной системы дает ответы на многие вопросы и позволяет мобильно решать возникающие проблемы на уровне регионов.

Как правило, региональная транспортная система носит отраслевой характер, т.е. опосредуется складывающимся или чаще всего исторически сложившимся соотношением видов транспорта в рамках данной территории. Упор может быть сделан в сторону железнодорожной, автомобильной, воздушной, трубопроводной, морской или речной (внутренней водной) отрасли. Техничко-экономические особенности каждого из представленных в том или ином регионе видов транспорта общего пользования обуславливают отраслевую структуру и обрисовывают коридор возможностей для ее трансформации в среднесрочной перспективе.

Например, при обеспечении грузовых перевозок на дальние расстояния приоритетное значение уделяется железнодорожному транспорту, что выражается в высокой провозной и пропускной способности железных дорог. Также неоспоримыми достоинствами железнодорожного транспорта являются относительно низкая себестоимость, регулируемая и высокая скорость движения. Вместе с тем, слабыми сторонами железнодорожного транспорта для перевозки грузов – и по этим параметрам приоритет отдается автомобильному транспорту – являются низкая маневренность и «привязка» к колее. Именно высокая скорость, с которой обеспечивается доставка грузов, а также мобильность вывели грузовые автомобильные перевозки на первое место.

В целом, под транспортом общего пользования понимается совокупность имеющихся видов транспорта, за исключением промышленного, который используется различными хозяйствующими субъектами, а также городского транспорта. Он выполняет любые задачи, включая обслуживание жителей городов и иных населенных пунктов пассажирским транспортом. Его характерной особенностью является повышенная производительность. Вместе с тем, массовый транспорт общего пользования поднимает целый комплекс проблем, включая охрану окружающей среды, занятость городских территорий и т.д.

Изучением функционального обеспечения синхронизации общественного пассажирского транспорта (ОПТ) в логистических системах занимается В.Н. Трегубов. Под логистикой ОПТ автором понимается совокупность методов управления про-

цессами транспортного обслуживания пассажиропотоков и сопряженными с ними материальными, информационными, финансовыми и другими потоками с целью эффективного использования имеющихся ресурсов [2, с. 11]. В.Н. Трегубов дает определение ряду терминов, которые рассматривает с связке с ОПТ, в их числе: 1) логистический подход к управлению ОПТ; 2) логистическая система ОПТ. Под первым понимается оптимальная, с точки зрения бюджетного финансирования, интеграция отдельных элементов перевозочного процесса в единую систему, целью функционирования которой является качественное обеспечение транспортных услуг населению. Под второй – сложное организационно-экономическое образование, выполняющее функции управления сервисными, материальными и сопутствующими им информационными и финансовыми потоками [2, с. 14–15].

Уровень слаженности, сбалансированности и ограниченности развития транспортной сферы определяет уровень и сам подход к реализации государственной политики в сфере развития региональной транспортной инфраструктуры. В данном случае речь идет о выборе модели развития транспортных коммуникаций, безусловно, выборе политическом. Данная модель предусматривает расстановку акцентов как на текущий момент, так и на перспективу, формулирование стратегических приоритетов, определение форматов совместимости и системного использования различных видов транспорта, обладающих определенными особенностями, преимуществами и пределами использования.

Выбор того или иного вида транспорта для каждого региона определяется рядом факторов, среди которых – его геополитическое положение, показатели экономического развития, потребности местного сообщества, динамика развития конкретного вида транспорта, деятельность центральной и местной элит и т.д. В то же время количественная и качественная специфика региональной транспортной системы определяется техническими, технологическими, экономическими и т.п. особенностями каждого из входящих в нее видов транспорта, которые обуславливают в значительной мере области рационального и эффективного их применения.

Следует принимать во внимание, что развитие транспортно-логистической системы в каждом регионе может способствовать налаживанию связей между отдельными видами транспорта внутри региона, оптимизировать способы доставки и уменьшить временные затраты на перевозку, аккумулировать и развить крепкие экономические, политические, социальные, культурные и т.д. межрегиональные связи. Налаженная работа каждой региональной транспортной системы может представлять собой положительное и рациональное основание для дальнейшего образования единой государственной транспортно-логистической системы [3, с. 82].

Отсюда следует, что реализация данного подхода к организации транспортно-логистической системы региона может представлять собой актуальное и перспективное направление политики развития транспортной инфраструктуры региона.

Необходимо отметить, что приоритет развития одного вида транспорта в ущерб другому в системе регионального транспорта должен основываться на тщательном анализе и сопоставлении всего комплекса экономических, географических, общественно-политических, технических и других аспектов. Ответственность за принятие решения по данному вопросу лежит на центральной и местной элите. Следует подчеркнуть, что между региональной транспортной системой и национальной транспортной системой существует диалектическая связь, при которой развитие каждого уровня имеет непосредственное влияние на другой. Субъективной стороной вопроса является осмысление взаимосвязи и развития данных уровней государством в лице правящего класса и регионом в лице местной элиты. Недостаточное внимание к проблемам транспортной инфраструктуры с их стороны может явиться тормозом в развитии региона в целом, что позволяет нам рассматривать транспорт как локомотив регионального роста.

В данном вопросе существует еще ряд аспектов, связанных с налаживанием коммуникации между государственным центром и регионом. Специфику региональной транспортной инфраструктуры должна знать местная власть, и при условии отсутствия интереса центра к существующим в регионе транспортным проблемам на местные власти возлагается задача по разработке конструктивных предложений по их решению и донесению до центральной власти своего мнения. Другой стороной вопроса является собственно компетентность местной власти в решении транспортных проблем региона.

Из всего вышесказанного следует, что транспорт представляет собой «ключ» к развитию региона, которым необходимо умело пользоваться, принимая во внимание возможные последствия. Так, например, преимущественное развитие отдельных регионов СССР, после 1991 г. оказавшихся за пределами границ современной России, привело к тому, что важные для национальной транспортной сети объекты (порты Прибалтики, Черного и Каспийского морей, тысячи километров железных и автомобильных дорог, космодром «Байконур» и т.д.) принадлежат другим государствам.

Итак, транспорт – это сложная система, объединяющая различные разнородные элементы в единую цепь опосредованных взаимодействий, отличающаяся мобильностью и адаптивностью. Региональная транспортно-логистическая система, являющаяся пространственной совокупностью средств и путей сообщения, функционально объединенная логистическими структурами, имеет отраслевую (видовую) структуру. С одной стороны, отраслевая структура свидетельствует о многообразии транспорта, а с другой стороны, о вариативности доминантного положения того или иного вида транспорта в конкретном регионе.

Выбор того или иного вида транспорта для каждого региона детерминирован его геополитическим положением, экономическим развитием региона, потребностями общества, а также местом региона в системе общегосударственных приоритетов. Отраслевая структура транспортной системы региона определяется технико-экономическими особенностями каждого из входящих в нее видов транспорта, которые обуславливают в значительной мере сферы рационального их применения.

Так, развитие региональной транспортно-логистической системы в каждом регионе может способствовать налаживанию связей между отдельными видами транспорта внутри региона, оптимизирует способы доставки и временные затраты на перевозку, аккумулирует и развивает крепкие экономические, социальные и политические межрегиональные связи. Налаженная работа региональной транспортно-логистической системы может повлиять на дальнейшее образование единой государственной (общенациональной) транспортно-логистической системы, способной, на наш взгляд, собрать необходимый статистический материал для анализа уровня развития системы каждого региона и мобильно решать возникающие проблемы.

Список литературы

1. Солодкий А. И. Организационно-экономические основы формирования дорожной сети в контексте регионального развития / А. И. Солодкий. – Санкт-Петербург, 2009. – 38 с.
2. Трегубов В. Н. Функциональное обеспечение синхронизации в логистических системах общественного пассажирского транспорта / В. Н. Трегубов. – Санкт-Петербург, 2011. – 39 с.
3. Троицкая Н. А. Единая транспортная система / Н. А. Троицкая. – Москва : Академия, 2004. – 240 с.

References

1. Solodky A. I. *Organizatsionno-ekonomicheskie osnovy formirovaniya dorozhnoy seti v kontekste regionalnogo razvitiya* [Organizational and economic bases of formation of the road network in the context of regional development]. St. Petersburg, 2009.

2. Tregubov V. N. *Funktsionalnoe obespechenie sinkhronizatsii v logisticheskikh sistemakh obshchestvennogo transporta* [Functional synchronization in logistics systems of public passenger transport]. St. Petersburg, 2011.

3. Troitskaya N. A. *Edinaya transportnaya sistema* [Integrated transport system]. Moscow, Akademiya Publ., 2004.

ПРОЦЕССЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПОЛИТИЧЕСКИХ ЭЛИТ В ПОЛИЭТНИЧЕСКИХ РЕГИОНАХ РОССИИ

Михайлова Елена Александровна, кандидат социологических наук, доцент
Астраханский государственный университет
Российская Федерация, 414056, г. Астрахань, ул. Татищева, 20а
E-mail: elmikh@mail.ru

Региональная политическая элита включает представителей управляющего класса, осуществляющих политические функции в регионе через занятие руководящих постов в органах государственной власти, активность в политических партиях, общественных организациях. Специфика региональных элит зависит от уровня социально-экономического развития региона, этнической структуры и местных социально-культурных особенностей. Социальные противоречия региона могут находить свое выражение в националистических движениях. Этнонациональные движения могут декларировать самые разные цели (например, формирование новой идентичности, попытки реконструкции старой). На общенациональном уровне подобные идеи оказываются понятны только этнической элите, в рамках региональных сообществ активность этнических предпринимателей может реализовываться как политический ресурс. На региональном уровне этничность выступает как политический ресурс и как инструмент политической мобилизации, так как может выступить основой идеологии и регионалистских движений. Однако участие в националистических движениях не является эффективным каналом прямого кооптирования в региональные элиты. В рамках правового оформления федерального устройства РФ прослеживается общий тренд деполитизации этничности. Собственно этнонационалистический дискурс в регионах замещен социальными требованиями защиты экономических интересов населения. В то же время социальное неравенство в политической сфере воспринимается общественным сознанием как проблема. В качестве важного фактора внутренней политики Юга России выступает активная миграция из Северо-Кавказского региона. Возможен экспорт особенностей политической культуры и механизмов формирования региональной политической элиты, выражаемых через понятия архаизации. В перспективе это создает риск повышения межэтнической напряженности.

Ключевые слова: регион, этничность, региональные политические элиты, политическая элита, архаизация, федерализация, социальная структура, миграция, клан

THE PROCESSES OF POLITICAL ELITES FORMATION IN POLYETHNIC REGIONS OF RUSSIA

Mikhailova Yelena A., Ph.D. (Sociology), Associate Professor
Astrakhan State University
20a Tatishchev Str., Astrakhan, 414056, Russian Federation
E-mail: elmikh@mail.ru

The regional political elite includes representatives of the ruling class, performing political functions in the region through holding senior positions in government bodies, activity in political parties, and public organizations. Specificity of regional elites depends on the level of social and economic development of the region, ethnic structure and local socio-cultural characteristics. The social contradictions of the region can be expressed in nationalist movements. Ethnonational movements can declare a variety of goals (for example, the formation of a new identity, attempts to reconstruct the old one). At a national level, such ideas are only understood by the ethnic elite, within the framework of regional communities, the activity of ethnic entrepreneurs can be realized as a political resource. At the regional level, ethnicity acts both as a political resource and an instrument of political mobilization, as it can