

Ю.А. ХАРЛАМОВА

**РОССИЙСКИЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖН
ЫЙ КОМПЛЕКС:
ПОЛИТИЧЕСКИЙ
АНАЛИЗ**

Москва
ИНФРА-М
2012

УДК
ББК

Харламова Ю.А.

Российский железнодорожный комплекс: политический анализ. — М.: ИНФРА-М, 2012. — с.

В представленной монографии проводится политический анализ роли российского железнодорожного комплекса в содержании государственной политики на фоне масштабного исторического разреза. Дается оценка влияния железнодорожного комплекса на процессы, связанные с обеспечением национальной безопасности и национальных интересов. Обосновывается целесообразность определенных политических решений, связанных с деятельностью железнодорожного комплекса современной России.

ISBN

ББК

ISBN

©Харламова Ю.А., 2012

Подписано в печать Формат 60х88/16.
Гарнитура Newton. Бумага офсетная.
Усл. печ. л. Уч. изд. л.
Тираж экз. Заказ №
Цена свободная.

Издательский Дом «ИНФРА-М»
127282, Москва, ул. Полярная, д. 31в.
Тел.: (495) 3800540, 3800543. Факс: (495) 3639212
E-mail: books@infra-m.ru <http://www.infra-m.ru>

Отпечатано по технологии «печать по требованию»
Тел.: (495) 363-92-15; e-mail: info@rior.ru
www.rior.ru

Монография обсуждена и рекомендована к изданию на заседании кафедры международных отношений и геополитика транспорта Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ)

Рецензенты:

В.Ф. Борзунов, доктор исторических наук, профессор

Д.В. Ефременко, доктор политических наук

В.А. Персианов, доктор экономических наук, профессор

Маме посвящаю эту книгу

Социально-философское осмысливание должно опережать конкретные научно-технические разработки. Ненормально, когда сначала внедряется атомная энергетика, а потом только появляется мысль о новом мышлении в атомный век. Ненормально, когда трещит по швам экологическое равновесие, а только потом начинают пробивать дорогу робкие призывы по возможности замедлить экологическую катастрофу... Мысль должна опережать дело; нельзя сначала суетиться, а потом думать.

Альтшуллер Г.С. «Введение в ТРИЗ. Теория решения изобретательских задач. Основные понятия и подходы»

Глава I.

Российский железнодорожный комплекс: историко-политические аспекты

Интеграция истории и политологии в условиях современного глобального социального кризиса, распада прежних общественных связей и институтов особенно стимулирует интерес к преемственности, неразрывности исторического и социально-политического процесса, поиску определенных универсальных смыслов и ментальных составляющих, которые двигают людьми в выборе оптимального обустройства жизни, в том числе и в политической сфере.

Применение исторического подхода к анализу политической роли российского железнодорожного комплекса оправдывает и то, что он превратился в «часть бытия человека». История культуры человека, общества будет неполной без транспортной составляющей. Кроме того, железнодорожный транспорт, являясь одним из величайших изобретений человечества, оказывал определяющее воздействие на

развитие не только российской, но и общемировой цивилизации на протяжении XIX и XX веков.

Российский историк и социолог В.О. Ключевский писал: «Когда исчезает из глаз тропа, по которой мы шли, прежде всего, мы оглядываемся назад, чтобы по направлению пройденного угадать, куда идти дальше»¹. Взгляд в прошлое, анализ и оценка исторического опыта в поисках ответов на возникающие вопросы – достаточно верный методологический подход, поскольку то, что выдержало испытание временем и создало необходимые предпосылки для выхода из сложных ситуаций, должно получить продолжение, конечно, с учетом новых условий и новых ожиданий. Исторический подход предоставляет примеры показательных и своевременных, на наш взгляд, хозяйственно-политических планов (Транссиб, ГОЭРЛО, государственная программа электрификации железных дорог, БАМ), которые осуществлялись политиками и учеными, мыслящими на перспективу гораздо дальше своего времени. Следование российским политическим и экономическим традициям (а роль прочных традиций в эффективной работе любой экономики после работ таких ученых, как М. Вебер, Т. Парсонс² и др., вряд ли кто осмелится отрицать) в конкретных социально-политических условиях переживаемого страной кризисного периода, уверенны, может дать полезный результат.

1 Ключевский В.О. Сочинения: В 9 т. - Т. IX. - М.: Мысль, 1990. – С. 123.

2 Вебер М. Избранные произведения. (Перевод с немецкого). – М.: Прогресс, 1990; Parsons T., Smelser N. Economy and Society. N.-Y: Free Press, 1956; Parsons T. Politics and Social Structure. N. Y. London, 1969; Parsons T. On the Concept of political Power // Sociological Theory and Modern Society. N. Y. London, 1969.

В работе «Наблюдения над исторической жизнью народа»³ С.М. Соловьев выделил два уровня природной детерминации исторического процесса. Прежде всего, он говорил о перводействии природы на жизнь народа и опосредованном «ударе» по человеку измененной природы, что требует от народа полной структурной перестройки. Железнодорожная инфраструктура, на наш взгляд, в сложных российских климатических условиях являлась средством структурной перестройки, причем не только экономической, но и политической, а также культурной жизни. Россия подняла дорогу, а дорога — Россию.

Что такое российский железнодорожный комплекс

Железнодорожный комплекс России — это важнейшая технообщественная инфраструктура государства, входящая в число приоритетных в процессах обеспечения жизнедеятельности населения. Она не только выполняет системообразующую хозяйственную функцию, но и охватывает большую часть России через профессиональную сеть и территорию деятельности ОАО «РЖД», услугами которой пользуются сотни миллионов человек ежегодно.

Сложившись в зависимости от природной среды, культуры данного общества и доступности ресурсов, большие технические системы, в свою очередь, становятся матрицами, на которых воспроизводится данное общество. Они соединяют народ буквально — своими технологическими сетями, например, единая сеть железных дорог, сеть жилищно-коммунального хозяйства или единая энергетическая сеть, а «объективно присущая производственной среде России коммунальность, обусловленная данными нам природно-географическими и геополитическими условиями, возрастает и

³ Соловьев С.М. Наблюдения над исторической жизнью народа. — М.: Логос, 2003.

вызывает к жизни определенные технологии, как инженерные, так и институциональные, а также задает способы организации государственной жизни».⁴

Железнодорожный комплекс Российского государства имел коммунальный характер, т.е. требовал коллективных усилий и общих правил для своего использования, был основан на общей (государственной) собственности и едином централизованном управлении. Железнодорожный комплекс России - это особая самостоятельная субкультура со своими традициями, лексикой, укладом и даже профессиональной этикой.

Транспорт, являясь непреложным атрибутом экономической жизни, оказывал и оказывает влияние на сферы социально-политической жизни. Он обеспечивает подвижность и всеобщую связь населения, участвуя в процессах социальной мобильности. К тому же железнодорожный комплекс выступает таковым не сам по себе, а как элемент социальной системы, влияющий на многие стороны функционирования и развития общества. Согласимся, что для российского железнодорожного комплекса может быть применено определение, характеризующее его как «совокупность созданных трудом поколений технологий производства, обеспечивающих проживание и развитие общества в данных природных условиях. Его важнейшими характеристиками являются социальная связанность технологий и структурно-технологическая однородность».⁵

4 Кирдина С.Г. Институциональные матрицы и развитие России. – Новосибирск: ИЭНОПП СО РАН, 2001. – С. 230.

5 Литвинцева Г.П. Продуктивность экономики и институты на современном этапе развития России. – Новосибирск: Наука, 2003. – С. 49.

Появление железнодорожных коммуникаций как важного элемента модернизационных изменений и стержня развития многих отраслей экономики страны способствовали сохранению культурного ядра России, а именно: коллективизма, соборности, синтеза различных типов жизни, мягкого поглощения нерусских пространств. В сложных модернизационных экономических и социально-политических процессах, когда часто вставала дилемма между жизненной потребностью в модернизации и одновременно – в сохранении культурной исторической связи, развитие железнодорожного комплекса под патронажем государства наиболее полно соответствовало принципам коллективной, соборной (совместной) идеологии.

В этой связи известный российский государственный и общественный деятель С.Ю. Витте, который имел непосредственное отношение к отстаиванию частно-промышленных принципов организации российской хозяйственной жизни, утверждал: «Казенная эксплуатация русских железных дорог принципиально желательна... железные дороги в руках правительства бессословного царя не могут и никогда окончательно не будут служить орудием сословных или имущественных привилегий, сознательного поддержания или водворения имущественного неравенства, - одним словом, они могут служить лишь интересам русского народа»⁶.

Итак, российский железнодорожный комплекс – это размещенная на определенной территории (современная Россия и страны СНГ) материально-техническая система, обеспечивающая единый производственно-технологический процесс, включающая в себя железнодорожный транспорт, железнодорожную инфраструктуру,

⁶ Витте С.Ю. Воспоминания: в 3 т. / С.Ю. Витте. – М.: Соцэкгиз, 1960. Т.1. – С. 52.

железнодорожную отрасль, железнодорожные магистрали, железнодорожные коммуникации, управленческую структуру ОАО «РЖД» и другие компоненты. Кроме того, российский железнодорожный комплекс всегда существовал в условиях холодной климатической среды, был основан на общенародной (государственной, совместной) собственности, едином централизованном управлении, складывался на протяжении длительного исторического периода, обеспечивая развитие и воспроизводство систем жизнеобеспечения российского общества и государства, связан с определенными структурами общественно-политических отношений. Это позволяет сделать вывод о том, что, являясь институциональной матрицей России и осуществляя производственный процесс, железнодорожный комплекс не может существовать разобщенно (автономно, частным образом), поскольку утрачивается главное его свойство – воспроизводство систем жизнеобеспечения российского общества и государства. В свою очередь, изменение матриц такого рода – это непосредственное или опосредованное изменение цивилизационных основ России. Складываясь исторически, а не логически, институциональные матрицы обладают большой инерцией, так что замена их на другие, даже более совершенные в выполнении своей номинальной функции, всегда требует больших затрат и непредвиденных потерь.

Природные детерминанты в организации российского пространства

Одно из первых русских значений понятия коммуникации в словаре В. Даля приводится как: «Сообщение, дороги, пути, средства связи мест».⁷ Наиболее значимой составляющей понятия

⁷ Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 2. – М.,

коммуникации, в том числе политической, является способность сообщать и связывать.

В архетипе русского народа пространство как социокультурный феномен и желание его преодоления занимали и занимают одно из ведущих мест. Связанная с природой инстинктивная тяга к коллективизму, у русских получила культурное, даже священное, обоснование в православии, на основе чего и возникла особая русская цивилизация, которая была открыта всему народу. Поэтому, на наш взгляд, он и освоил (в том числе в транспортном отношении) землю до Тихого океана, в отличие от западной цивилизации, которая, благодаря мягкому климату и компактному расселению, имела гораздо меньшие транспортные издержки и энергозатраты, чем русская. Климат России обуславливал и обуславливает в 1,5–2 раза повышенную энергоёмкость промышленных производств и самого жизнеобеспечения, что сразу же, вместе с протяженными сухопутными и морскими пространственно-ледово-транспортными условиями, даёт широкие возможности для спекуляции на нерентабельности (в европонимании) русских производств и самой русской жизни. Однако нация имеет право на историческое бытие, если она может себя прокормить и сохранить как историческую целостность, что на протяжении тысячи лет и демонстрировал русский этнос.

Природа и специфика исторического процесса в разные эпохи и у разных этносов определяют в каждом случае степень интенсивности и систематичности межкультурных коммуникаций. Они реализовывались в полосе соприкосновения и взаимообщения через совершенно определённые природные коридоры и сухопутные мосты. На путях движения навстречу друг другу такими коридорами служили берега и

течения рек, акватории и побережья озер, а мостами – переходы-волоки из одного речного бассейна в другой. Терминалами служили устья рек, соединенные волоком, где и накапливались необходимые силы и ресурсы, которые впоследствии составляли крупные сельские, городские и религиозные центры.

Появление железнодорожных путей сообщения, более характерных для сухопутных пространств, (Россия – это, прежде всего, сухопутное государство) было предопределено заданной доминантой понимания процессов развития обществ с помощью политико-географической теории, которую раскрыл Л.И. Мечников.

Важно отметить, что определение роли и значения природно-географических факторов в формировании того или иного типа общества и хозяйства было характерно для многих выдающихся российских ученых. Например, о значении географического положения России и направлений ее социально-экономического и политического развития писали Л.И. Мечников, В.О. Ключевский, Д.И. Менделеев, В.П. Семенов–Тянь-Шанский, А.Л. Чижевский.⁸

Основными факторами, определяющими специфику государствогенеза и самого государства, Л.И. Мечников считал речные коммуникации, выходы к морю, прибрежное или островное положение, наличие естественных препятствий (горы, болота, пустыни), пространственное положение страны в отношении государств-соседей и

⁸ Ключевский В.О. Сочинения: В 9 т. - М.: Мысль, 1990; Менделеев Д.И. Проблемы экономического развития России. – М.: Соцэкгиз, 1960; Мечников Л.И. Цивилизация и великие исторические реки. – М.: Прогресс, 1995; Семенов – Тянь-Шанский В.П. Район и страна. – М. – Л., 1928; Чижевский А.Л. Физические факторы исторического процесса. – Калуга: 1-я госполитография, 1924.

протяженность границ с каждым из них, а также народонаселение.

В концепции Л.И. Мечникова вода – речная, морская, океаническая – играет особую роль в освоении человеком пространства. Являясь быстрым природным средством коммуникации, она становится неизменно животворящим и оживляющим элементом не только в природе, но и истинной движущей силой в истории. Логика развития водных путей является у Л.И. Мечникова и логикой развития цивилизаций. И действительно, великие и крупные реки и их берега на протяжении тысячелетий, вплоть до создания современной сети коммуникаций, были основными внутриматериковыми дорогами, магистральными путями сообщения в процессе маятниковых и дальних миграций, а также культурно-этнических контактов без смены мест обитания. Речная модель освоения земной суши была наиболее древней и универсальной. Она способствовала общению этносов во всех проявлениях их культуры на государственной стадии развития общества.

Л.И. Мечниковым был сформулирован важнейший геополитический закон покорения пространства: человек в состоянии завоевать и контролировать только то пространство, которое соответствует степени его социально-политической организации. Рассматривая успешное продвижение русских «встречь солнца» — в Сибирь, — этнолог Л.Н. Гумилев также замечает, что предпосылкой успеха похода Ермака, экспедиций С. Дежнева и Е. Хабарова была не только пассионарность русских того времени, но и то, что, «продвинувшись в Сибирь, наши предки не вышли за пределы привычного им кормящего ландшафта — речных долин. Точно так же, как русские люди жили по берегам Днепра, Оки, Волги, они стали жить

по берегам Оби, Енисея, Ангары и множества других сибирских рек». Современная картина расселения, цепочек городов, транспортных магистралей подтверждает большую инерционность этой приверженности к «кормящему ландшафту», несмотря на всю грандиозность перемен века научно-технического прогресса.

Идея антропогеографического синтеза политической истории – один из наиболее продуктивных методологических принципов, который пока недостаточно используется в политологии, но ему, на наш взгляд, принадлежит большое будущее, поскольку управлять пространством можно только досконально изучив особенности этого пространства и характер людей, его занимающих, в их тесной взаимосвязи и взаимовлиянии на протяжении всей истории.

Уникальный в планетарном масштабе комплекс природно-культурных ландшафтов – это Великий водораздел русской равнины (пространство Валдайской возвышенности и ее ближняя периферия). Именно здесь лежат несколько десятков важных переходов-волоков, которые использовались с верхнего палеолита и мезолита как основные и безальтернативные пути межкультурных коммуникаций – политических, экономических, военных, социальных, духовных и других – вплоть до формирования современной системы коммуникаций в XVIII – XX вв.

Л.И. Мечников связывал рождение государственности именно с природными факторами и писал: «...природа ставит перед жителями выбор: смерть или солидарность. Других путей у человечества нет. Если оно не хочет погибнуть, то люди неизбежно должны прибегать к солидарности и общему коллективному труду... В этом заключается

великий закон прогресса и закон успешного развития человеческой цивилизации».⁹

С.М. Соловьев,¹⁰ занимаясь изучением русской истории, также отмечал, наряду с Л.И. Мечниковым,¹¹ что становление русской государственности, распространение русских владений следовало течению рек. На его взгляд, русская нация образовалась из довольно разнородных племен, оказавшихся вдоль речных путей из Балтийского моря в Каспийское и Черное, «из варяг в греки и сарацины», которые в значительной мере были объединены экономикой. Речные системы, являясь проводниками через непроходимые леса, содействовали единению народа и созданию государства. Открытие и освоение Сибири для остальной России, как замечает С.М. Соловьев, также проходило по рекам. В дальнейшем именно широкомасштабное освоение сибирской территории, создание гарантированных выходов к морям, рост городов, переселенческие, демографические, геополитические процессы были связаны со строительством и эксплуатацией Транссибирской магистрали, повлиявшей на сущностное содержание государственной политики поздней Российской империи.

В XIX и XX веках российское государство продолжило свой независимый рост с помощью создания железнодорожного транспортного комплекса, ставшего «центром гравитации страны»,

9 Мечников Л.И. Цивилизация и великие исторические реки. Географическая теория развития современных обществ. Статьи. – М.: Прогресс, 1995. – С. 312.

10 Соловьев С.М. Наблюдения над исторической жизнью народа. – М.: Логос, 2003.

11 Мечников Л.И. Цивилизация и великие исторические реки. – М.: Прогресс, 1995.

значение которого было заранее predeterminedено логикой российского природно-цивилизационного развития.

В качестве наглядной демонстрации влияния природных факторов на модель организации железнодорожно-транспортной системы можно рассмотреть следующее – в силу, прежде всего, пространственных причин сеть железных дорог складывалась в России иначе, чем в США.

Моноцентрическая схема российской железнодорожной сети позволяла достигать больших скоростей движения и низкой себестоимости перевозок, в сравнении, например, с США, где сеть неоднократно дублировалась параллельными линиями. Моноцентрическая сеть железных дорог, напоминающая, по образному выражению специалиста 1920-х годов по районированию И.А. Александрова, скелет рыбы, учитывала геополитические особенности России, и, прежде всего, ее протяженность с запада на восток, где к магистралям под острым углом примыкали линии второго и третьего порядка. Это отличало и отличает, например, нашу железнодорожную сеть от сети США, где страна пересечена параллельными линиями обособленных железных дорог между основными производственными центрами, т.е. является полицентрической. На американском континенте дороги тянули от одного обжитого побережья к другому. Потому их выгоду можно было подсчитать заранее, а значит, заинтересовать дельцов и привлечь капитал. Американские дороги бросают вызов пространству и безжалостно пересекают континент.

Российскую железнодорожную сеть разрезать, расчленив невозможно, она моноцентрична. Каждая дорога обслуживает свой

сектор, строить другую дорогу в каждом таком секторе оказывается нецелесообразно, поскольку это чрезвычайно дорого и малоэффективно. Российские железнодорожные магистрали не конкурировали друг с другом, а были включены в единую систему, в управлении которой большую роль играло государство. Таким образом, сложившаяся модель можно считать механизмом воспроизводства российского общества и государственного пространства, а железнодорожный комплекс одной из институционально-технологических матриц.

Сложившуюся железнодорожную модель-матрицу, означающую общую основу, схему, некую исходную первичную форму, порождающую дальнейшие последующие воспроизведения можно назвать «техногенной памятью». У российского железнодорожного комплекса как у крупной технологической системы также имеется и свой «сетевой код», насчитывающей почти двухвековую историю. Он имеет географическую определенность и укорененное в исторической памяти месторазвитие, если воспользоваться терминологией этнолога Л.Н. Гумилева. К сказанному добавим, на наш взгляд, аксиоматичное утверждение – не государство и не народ приспособляются к железным дорогам, а дороги приспособляются к той стране, в которой они прокладываются.

Для современной России в контексте проблем структурного реформирования железнодорожного комплекса, а также создания мультимодальной (интермодальной) транспортной системы, нам представляется, оправданным более широкое использование потенциала российских рек, имеющих меридиональное расположение. Железнодорожные линии, примыкающие к таким рекам, как Колыма, Индигирка, Лена, Енисей, Обь, Северная Двина, Иртыш, Амур и другие, смогли бы организовать транспортные узлы, способствующие более

качественному освоению российского пространства (через создание железнодорожно-речных промышленно-транспортных зон-узлов), укреплению внутренней геополитики России, увеличению транзитного потенциала в мировом товарообороте и как следствие – увеличению политической капитализации российского государства.

Железнодорожный комплекс как политическая скрепа российского государства

Дорога обладает свойством пробуждать пространства, вдыхать в них жизнь и преобразовывать.

В силу природных, исторических обстоятельств, а также особенностей развития России - основной спецификой транспортного комплекса на ее обширной территории, в отличие от большинства стран мира, стала ведущая роль магистральных железных дорог в сферах материального обращения и межрегиональных связей населения, обеспечивающих жизненно важные национальные интересы.

Крупнейшие хозяйственные территориально-производственные комплексы страны созданы в восточной ее части, где также сосредоточены топливно-энергетический потенциал и минерально-сырьевые ресурсы, значительно удаленные от центральных районов и требующие бесперебойной доставки. Таким образом, устойчивая и эффективная работа железнодорожных магистралей является необходимым условием политической стабильности. Организация работы такого сложного технологического комплекса, как железнодорожный, является задачей одновременно трудной и насущной как для экономики страны, так и для достижения стратегических политических интересов России, территория которой обладает

исключительной обширностью, удаленностью источников сырья, энергоносителей и промышленных центров друг от друга.

Актуальной проблемой для России всегда являлась целостность государства. В этой связи железнодорожный комплекс в силу своего технологического устройства обладает механизмами скрепления российского социально-политического пространства, а также определенного политического позиционирования России как транспортно-цивилизационного евроазиатского моста, например, с учетом пульсирующих (исчезающих и появляющихся) политических границ.

Вообще, целостность государства стала «основной темой в Менделеевской теории России и ее безопасности, а безопасность России – СССР – основой Легасовской теории техносферной безопасности Советского Союза и мира (катастрофа Советского Союза обернется небывалой катастрофой мира, как доказал В.А. Легасов).¹²

На основе анализа переписи населения 1897 года Д.И. Менделеев сформулировал так называемую сверхзадачу России: «Уцелеть и продолжить свой независимый рост». Он выявил, что сверхзадача не может быть решена ни монархами, ни политическими партиями, ни парламентами, ни армией, ни иными силами – никем, кроме всех сил и средств самого народа России. Д.И. Менделеев замечает по этому поводу: «Она лакомый кусок для соседей Запада и Востока, потому именно, что многоземельна, и оберегать ее целостность всеми народными средствами необходимо».¹³

12 Айзатулин Т.А. Теория России. Геоподоснова и моделирование. – М, 1999. – С. 17.

13 Цит. по: Айзатулин Т.А. Теория России. Геоподоснова и

Целостные системы взаимосвязанных разнородных и разнообразных политико-географических образов различных уровней охвата географической реальности – от местного и областного до странового, регионального и континентального – создавались и укреплялись в менталитете русского народа во многом благодаря масштабу развития железнодорожных путей сообщения. Пространства страны, требующие значительных усилий для их освоения, этническое многообразие, особенности национального характера – все это предопределяло всемерное укрепление государства как организующего начала, призванного обеспечить территориальную целостность и внешнюю безопасность. Оптимальная транспортная структура для российских условий видна на следующем примере: это как езда в автомобиле (более пригодном для европейцев) или на поезде (более пригодном для россиян). «Автомобильный транспорт – единые правила, но каждый ездит самостоятельно, а в поездах – все вместе по рельсам и по расписанию. И то, и другое люди придумали для себя сами»¹⁴. Данное утверждение не исключает также использование в условиях России автомобильного транспорта, но при этом именно железнодорожный, ввиду его очевидных технологических преимуществ, позволяет, по выражению П.П. Мельникова, «соделывать его особенно драгоценным для нашего отечества».

Русский философ И.А. Ильин также отмечал: «Россия не есть случайное нагромождение территорий и племен и не искусственно сложенный «механизм» «областей», но живой исторически выросший и культурно оправдавшийся организм, не подлежащий произвольному

моделирование. – М, 1999. – С. 18.

¹⁴ Цит. по: Кирдина С.Г. X- и Y- экономики: Институциональный анализ. – М.: Наука, 2004. – С. 115.

расчленению. Этот организм есть географическое единство, части которого связаны хозяйственным взаимопитанием; этот организм есть духовное, языковое и культурное единство, исторически связавшее русский народ с его национально младшими братьями духовным взаимопониманием; он есть государственное и стратегическое единство, доказавшее миру свою волю и свою способность к самообороне, он есть сущий оплот европейско-азиатского, а потому и вселенского мира и равновесия».¹⁵ На наш взгляд, Россия как пограничная евразийская цивилизация на протяжении нескольких веков была и остается единственным в мире гарантом разнообразия культур и цивилизаций, выполняя весьма почетную международно-политическую роль – гаранта безопасности народов мира.

Анализ территориальной целостности современной России, основанный на исследованиях зарубежных аналитиков¹⁶, позволяет прийти к выводу о стремлении ослабить зависимость (продовольственную, энергетическую и транспортную) бывших республик СССР от России, обеспечивая им возможность выхода на европейский и азиатский рынки, минуя российские транспортные коммуникации. Появление нового государства – Российской Федерации – не улучшило его геополитической устойчивости и стабильности. В процессе указанных трансформаций произошло смещение западных границ на восток, что резко сузило пределы стратегического влияния

15 Ильин И.А. Что сулит миру расчленение России: Избр. статьи. – М.: Пересвет, 1992. – С. 3.

16 Бжезинский З. Великая шахматная доска. Господство Америки и его геостратегические императивы. – М.: Международные отношения, 2003; Кастельс М. Глобальный капитализм и Россия // <http://www.archipelag.ru/geoeconomics/soobshhestva/power-identity/capitalism>; Коллинз Р. Предсказание в макросоциологии: случай советского коллапса // Время мира: Альманах. – Новосибирск, 2000. Вып. 1; Хантингтон С. Столкновение цивилизаций. – М.: АСТ, 2003.

России и повлекло серьезные негативные политические последствия.

Значительно ослабленная в военно-стратегическом, экономическом отношениях Россия уже с меньшим основанием может претендовать на миссию мирового посредника между Европой и Азией, поскольку наряду с российским евразийским проектом активно формируются альтернативные ему: тюрко-мусульманский, отвечающий амбициям Турции как возрожденной Османской империи, и проект возрожденного Великого шелкового пути, ориентированный на Китай.

В.П. Семенов–Тянь-Шанский отмечал целесообразность перемещения политического центра российского государства ближе к истинному географическому центру. Он считал, что наши старые «европейские» центры должны отказаться от своих монопольных привычек в торгово-промышленном отношении и основать в азиатских базах свои филиалы, развивать их самостоятельность, относиться не только терпимо, но и любовно поощрительно к возникающим там культурным и промышленным начинаниям.¹⁷

В своих трудах он уделял повышенное внимание проблемам создания и контроля транспортных путей сообщения и считал, что, проектируя железнодорожные пути, российские власти обычно смотрят на то, что они дадут европейской России, а не самим азиатским землям, называя это «повторением вечных русских ошибок в Азии». «Например, когда в 1880-х годах проектировали первую Сибирскую магистраль, то многие были искренне уверены, что она важна только потому, что по ней удобно будет возить войска и каторжников, и предлагали строить ее узкоколейкой. Позднее, проектируя Южно-Сибирскую магистраль,

¹⁷ Семенов – Тянь-Шанский В.П. Район и страна. – М. – Л., 1928. – С. 19-20.

радовались, что благодаря ей сибирская пшеница будет молотья в Поволжье, и без того перегруженном собственной работой. Между тем логично предложить, что сибирская пшеница должна молотья там, где произрастает и где в ней есть исключительная потребность».¹⁸ Следует отметить, что указанные мысли русского ученого не потеряли своей актуальности до сих пор.

Д.И. Менделеев тоже был уверен, что для развития страны важно, чтобы центр народонаселенности приближался к географическому центру, а потому перемещался с севера на юг и с запада на восток. На основании математических расчетов Менделеев определил местонахождение центра поверхности в Енисейской губернии между Обью и Енисеем в районе г. Туруханска. Центр этот, по суждению ученого, еще долго будет оставаться пустынным, лишь «выработка на русском Севере минеральных богатств изменит такое течение дел».¹⁹ Очевидно, что проблема удержания и обустройства столь обширной территории, создания стратегий политического и экономического развития, а также политических технологий мирового позиционирования современной России потребует более тщательного анализа наследия обозначенных ученых, где российским железнодорожным проектам будет принадлежать одна из ключевых ролей.

Позиционирование российского железнодорожного комплекса в геополитическом пространстве

Геополитический подход как элемент теоретико-методологической конструкции представленного исследования

18 Семенов – Тянь-Шанский В.П. Район и страна. – М. – Л., 1928. – С. 18.

19 Менделеев Д. И. К познанию России. СПб., 1906. С. 130, 141.

позволил нам разработать многофакторную модель анализа и оценки геополитической безопасности Российского государства.

Методологические наработки, касающиеся определения роли российского железнодорожного комплекса в геополитических процессах базируются на богатом опыте зарубежных исследователей геополитики, таких как Х. Маккиндер, К. Хаусхофер, Р. Коллинз, З. Бжезинский.²⁰ В частности, Х. Маккиндер один из первых обратил внимание на пространство Евразии как осевого региона геополитики и отметил особую роль России и ее транспортных коммуникаций в конструировании планетарных политических процессов: «Окидывая беглым взором широкие потоки истории, нельзя избавиться от мысли об определенном давлении на нее географических реальностей. Обширные пространства Евразии, недоступные морским судам, но в древности открытые для полчищ кочевников, покрываемые сегодня сетью железных дорог, – не являются ли именно они осевым регионом мировой политики... Россия заменила монгольскую империю... В мире в целом она занимает центральную стратегическую позицию, сравнимую с позицией, занимаемой Германией в Европе».²¹ К. Хаусхофер, анализируя мировые геополитические процессы, также писал: «Наряду с геополитикой народов и государств каждая большая пароходная линия

20 Маккиндер Х.Дж. Географическая ось истории // Геополитика: Хрестоматия / Сост. Б.А. Исаев. - СПб.: Питер, 2007; Mackinder H. Democratic Ideals and reality. - N.Y., 1962; Хаусхофер К. Границы в их географическом и политическом значении / О геополитике. Работы разных лет. - М.: Мысль, 2001; Collins, Randal. Longterm Social Change and the Territorial Power of States / Collins, Randal. Sociology Since Midcentury. N.Y.: Academic Press, 1981; Коллинз Р. Современная технология и геополитика // Время мира: Альманах. Вып. 3. – Новосибирск, 2003; Бжезинский З. Великая шахматная доска. Господство Америки и его геостратегические императивы. – М.: Международные отношения, 2003.

21 Mackinder H. Democratic Ideals and reality. - N.Y. 1962. - P. 113.

и транспортная компания, каждая трансконтинентальная магистраль, даже любая маленькая местная железная дорога, коль скоро она обладает административной самостоятельностью, а характер ее не чисто паразитический, - все они имеют свою собственную геополитику».²²

Научное мышление в рамках геополитического подхода во многом моделировало политические концепции в соответствии с географическим, территориальным, экономическим положением стран, прежде всего, для обоснования территориальных отношений между государствами, а также для определения своих целей и достижений, для прогноза перспектив и приоритетных направлений развития. Достаточно примечательно, что геополитика как научная парадигма возникла в конце XIX – начале XX века, когда географическое пространство оказалось практически полностью исследованным и разделенным, и проистекала из понимания сути государства как пространственно-географического организма. В этот период активно стали оформляться, развиваться и применяться специальные политико-географические (геополитические) образы и понятия. Геополитические идеи на долгое время стали определяющим мотивом в объяснении процессов мирового развития.

Стремительное вхождение Российской империи в геополитическое пространство XIX века во многом обусловило приоритетность развития отечественных путей сообщения. Ключевая роль в сущностной составляющей устойчивости Российского государства стала принадлежать его геополитическому статусу, который до этого создавался в ходе длительного культурно-

22 An English Translation and Analysis of Major General Karl Haushofer, s «Geopolitics of the Pacific Ocean». Studies on the Relationship Between Geography and History. - Lewiston: The Edwin Meller Press, 2002. - P. 234.

исторического развития, определялся фундаментальными факторами существования этносов, географией их расселения. В частности, В.П. Семенов– Тянь-Шанский в качестве оптимальной модели организации политико-географического пространства прогнозировал «чрезматериковую», или межконтинентальную, и полагал, что геополитическая активность крупных государств (в качестве примера назывались Россия и США) в будущем будет направлена на строительство и овладение водными (США) и сухопутными (Россия) коммуникациями и на внутриконтинентальную колонизацию.

В процессах геополитического позиционирования железнодорожный комплекс выполнял масштабные стратегические задачи, определенные первым министром путей сообщения П.П. Мельниковым следующим образом: «сеть должна спешить перешагнуть за Волгу, развиться на восток и на юго-восток и усилить могущество государства всеми богатствами, кроющимися в его глубине».²³ «Пространство «тащит» коммуникации, коммуникации «осваивают» пространство, они делают его насыщенным, обогащая естественные детали пространства, его климат, рельеф, гидрографическую сеть, физико-географическое положение, размер и конфигурацию территорий, характер естественных рубежей государств, регионов, географических районов и т.д.»²⁴

Проблема оптимальной освоенности пространства и связи с политическими процессами в контексте развития железнодорожного

23 Мельников П.П. О железных дорогах, необходимых в военном отношении. - СПб., 1868. – С. 16.

24 Горбунов А.А. К вопросу о коммуникативности пространства и ее роли в геополитической стратегии России // Власть, 2008. - №2. - С. 93.

комплекса являлась предметом размышления со стороны таких российских ученых, как В.П. Семенов–Тянь-Шанский, Д.И. Менделеев. Последний писал: «Желать улучшения дорог, развитой и правильной торговли, дешевизны всякого рода улучшенных орудий и искусственных удобрений – ведь, в сущности, не что иное, как желать промышленного строя, потому что только он может доставить все это в таком изобилии и столь дешево, как это нужно для возможности правильного хода земледельческой промышленности в нашей стране».²⁵ Примечательно, что современник Д.И. Менделеева канадский исследователь философии железных дорог Т. Кефер также считал железнодорожный транзит главным фактором борьбы с бедностью. В середине XIX века он писал: «Ничто не будет более мощным противоядием в это состояние примитива и не безвредной простоты, чем транзит железных дорог через наши сельскохозяйственные округа».²⁶ И в действительности, согласимся, что именно коммуникативное пространство «представляет собой такую форму бытия явлений, которое насыщает коммуникациями различного рода (железнодорожными, шоссейными, речными, теле-, радиосвязи и прочими) определенное геопространство, обуславливает степень его освоения или освоенности цивилизационными достижениями».²⁷

Позиционирование железнодорожного комплекса в российском геополитическом пространстве во многом было связано с процессами изменения плотности населения, особенно в восточной его части. Великий русский ученый М.В. Ломоносов в трактате «О сохранении и размножении

25 Менделеев Д.И. Сочинения. – Л – М.: Академия наук СССР, 1952. – Т. XXI. – С. 411.

26 Keefer T.C. Philosophy of railroads / Ed. By H.V. Nelles: University of Toronto Press, 1972. – P. 10.

27 Горбунов А.А. К вопросу о коммуникативности пространства и ее роли в геополитической стратегии России // Власть, 2008. - №2. - С. 95.

российского народа» подчеркивал, что именно в здоровом многочисленном народе «состоит величие и богатство всего государства, а не в обширности тщетной без обитателей». Сформированная при строительстве Транссибирской магистрали сеть железнодорожных путей сообщения, которая в тоже время являлась действенной политической технологией в осуществлении миграционной и демографической государственной политики, а также в политике градостроительства, способствовала решению задачи народонаселенности сибирских территорий на качественно ином уровне.

Решающим фактором в процессах сохранения российской государственности в XXI веке также становится демографический фактор. Очевидно, что в новом веке возрастет интерес мирового сообщества не только к традиционным энергетическим, минеральным, биологическим ресурсам РФ, но и к ее малозаселенным территориям как стратегическому резерву. Ожидается, что к 2050 году Россия должна сместиться на 18-е место, пропустив вперед Египет, целый ряд африканских стран, Мексику, Филиппины, Вьетнам, Иран и т.д. При этом нельзя не заметить, что Россия занимает почти 13 процентов площади земного шара, т.е. 1/8 его часть.²⁸ Совершенно ясно, что, страна с населением в 1 процент от мирового показателя не сможет контролировать 13 процентов мировой территории. Самая большая в мире, богатая природными ресурсами, но слабозаселенная страна соседствует с густонаселенными государствами, многие из которых имеют претензии на российские земли.

Опыт исторического развития России свидетельствует, что железнодорожные магистрали, которые прокладывались в необжитых местах и решали в первую очередь геополитические задачи, также

²⁸ Никонов В.М. Политическая демография // Стратегия России. - 2006. - №9. – С. 32.

выполняли ведущую роль в контроле над пространством и в образовании российских городов как социально-политических и транспортных центров. В этой связи еще Аристотель отмечал, что большие города возникали лишь тогда, когда можно было обеспечить подвоз в них необходимого продовольствия. Так, в конце XIX века в России стали возникать крупные промышленно-транспортные центры, где железнодорожные магистрали становились градообразующим остовом. Население Сибири прирастало стремительно, в 1897 году там было 28 городов. Многие из них имели население свыше 3 тысяч человек.²⁹ Новосибирск (Новониколаевск), который появился на карте России в 1894 г., из рядового поселка под влиянием Транссибирской магистрали вырос в густонаселенный город. Красноярск на пересечении реки Обь и железной дороги также превратился в крупный транспортно-промышленный центр. В Челябинске, где начиналась Транссибирская магистраль, за 6 лет строительства население увеличилось вдвое, в Сретенске за 1897–1901 гг. возросло с 1710 до 8500 человек.³⁰ Демографические изменения выразились в процессе «отхода» крестьян из деревни, поскольку сразу же резко возрос поток переселенцев в район тяготения новой железной дороги, особенно в Западную Сибирь и Северный Казахстан. Царское правительство выделяло им земельные участки для постройки дворов на льготных условиях. Так, если за весь XVIII век население Сибири возросло примерно на 1 млн. человек, за XIX век – на 4,5 млн. человек, то только за 9 лет, прошедших со времени начала эксплуатации Сибирской железной дороги (1900-1909),

29 Пашкова Т.А. Геополитический и цивилизационный аспекты развития транзита по Транссибирской магистрали в начале XXI века// Транссибирская магистраль на рубеже XX–XXI вв.: Пути повышения эффективности использования перевозочного потенциала: Труды международной научно-практической конференции. – М., 2003. – С.11.

30 История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836 – 1917 гг. - СПб., 1994. – С. 177.

население районов, тяготеющих к дороге, возросло почти на 4 млн. человек.³¹

Таким образом, увеличившаяся подвижность населения, появление необходимых трудовых ресурсов и расширенные возможности миграции рабочей силы способствовали росту городов, развитию многих отраслей промышленности на востоке страны, что способствовало значительному геополитическому укреплению и созданию устойчивых позиций российского государства в азиатском направлении, без которого геополитическая модель контроля над пространством теряла бы свой смысл.

Если проанализировать советский опыт освоения территорий Восточной Сибири и Дальнего Востока, то очевидно, что данная проблема также заботила и советское правительство, которое продолжило переселенческую политику царского в ее сущностной основе. Ключевым моментом в этих процессах явилось строительство Байкало-Амурской магистрали. По данным академика А.Г. Аганбегяна, непосредственно в зоне БАМа (до его строительства) (без Усть-Кута и Комсомольска-на-Амуре) жило всего около 300 тысяч человек на протяжении около 3 тысяч километров. Причем северные районы Читинской области, Бурятии, Амурской области практически не были заселены, т.к. в среднем на ста квадратных километрах жил один человек.³² Но уже в период завершения строительства магистрали на всем протяжении трассы БАМ население составляло более 2 млн.

31 Лященко П.П. История народного хозяйства СССР. – М., 1939. – С. 493.

32 Железко С.И. Социально-демографические проблемы в зоне БАМа. – М.: Статистика, 1980. – С. 36.

человек³³. Обращаясь к историческому опыту недавнего прошлого, важно отметить, что в период резкого падения объема грузоперевозок и отсутствия работы в системе российского железнодорожного комплекса (во многом в результате либеральных реформ) была запущена в действие программа переселения населения из районов Крайнего Севера, Дальнего Востока в центральные регионы России, что, на наш взгляд, являлось ошибочным решением, которое идет вразрез с привычной логикой российского укрепления в евразийском пространстве. При этом как угрожающий фактор национальной безопасности России нужно учитывать то обстоятельство, что «население по трассе БАМ в настоящее время составляет 600 тысяч человек, в то время как в соседней провинции Северного Китая превышает 100 млн. человек»³⁴. Сохранение такого положения не может не вызывать серьезных опасений о сохранении в неприкосновенности границ России. В современном Китае не отправлен в лету и «исторический реестр», согласно которому должен быть возвращен 1 млн. кв. км российской территории.³⁵ Интенсивно развивающийся Китай, который перенаселен и нуждается в источниках сырья, прежде всего, углеводородного, рассматривает сибирские пространства и имеющиеся там запасы природных ресурсов естественной базой своего

33 Пашкова Т.А. Геополитический и цивилизационный аспекты развития транзита по Транссибирской магистрали в начале XXI века // Транссибирская магистраль на рубеже XX–XXI вв.: Пути повышения эффективности использования перевозочного потенциала: Труды международной научно-практической конференции. – М., 2003. – С. 10.

34 Пашкова Т.А. Геополитический и цивилизационный аспекты развития транзита по Транссибирской магистрали в начале XXI века // Транссибирская магистраль на рубеже XX–XXI вв.: Пути повышения эффективности использования перевозочного потенциала: Труды международной научно-практической конференции. – М., 2003. – С. 12.

35 Рыбаковский А. Демографическая безопасность // Безопасность Евразии. - 2003. - №1. – С. 172.

развития в XXI веке. В этой связи заметим, что в декабре 2002 г. правительство КНР приняло решение об отмене порога деторождения в северных провинциях страны, граничащих с Россией. Кроме того, Дальневосточный регион уже сейчас обеспечен китайским продовольствием на 44 процента.³⁶ Указанные факторы ведут к усилению политической нестабильности как в Дальневосточном регионе, так и в России в целом, ослаблению единого экономического и политического пространства Российской Федерации.

Нетрудно заметить, что плотность населения коррелирует с возрастом освоения территории, и лишь плодородный степной юг Европейской России населен намного гуще, чем одновременно присоединенные районы Сибири. Это обусловлено задержкой геополитического освоения сибирских территорий. Огромные пространства с низкой плотностью населения характеризуются завышенными удельными (на одного жителя) затратами на управление, образование и здравоохранение. Крайняя неравномерность освоения территории в первую очередь выражается неразвитостью инфраструктуры. Карта густоты дорожной сети во многом повторяет карту плотности населения.³⁷

В современный период демографическая ситуация в Сибири и на Дальнем Востоке требует принятия кардинальных политических решений, связанных с возможностью сохранения и удержания обширной территории. Двигателем этих процессов, как и прежде, может

36 Аболин О.Ю., Шерemet А.А. Железнодорожный транспорт Китая в условиях переходной экономики. – М.: ЦНИИТЭИ ВНИИАС МПС России, 2002. – С. 3.

37 Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. - М.: Экономика, 2006. – С. 254-255.

стать стратегия, основанная на железнодорожной составляющей, на развитии мощных транзитных транспортных коридоров, осей, колец, а также сетей. Освоение территорий способно опираться на разумную систему расселения, в основе которой, как наглядно показывает российский хозяйственный опыт, может быть использована опорная железнодорожная транспортная сеть. Кроме того, задача ОАО «РЖД» в контексте политики инновационного развития, провозглашенного руководством страны, состоит в создании таких линий, которые имеют объемную размерность (интегрированные мультимодальные транспортные магистрали, полезные площади поселений и производств, спутниковое наблюдение), т.е. новую цивилизационную форму переосвоения пространства. Таким образом, прорезанные в виде отдельных линий трансевразийские коридоры развития будут способны определять масштаб освоения и заселения всех площадей Евразии, прежде всего северо-восточной российской Евразии.³⁸ В данном случае, вполне обоснованно можно вести речь «о возможном строительстве в дополнение к Транссибу и построенному Севсибу широтной Полярной магистрали и меридиональных соединительных линий, в своей совокупности образующих сеть, в узлах которой размещаются опорные населенные пункты».³⁹

Природные ресурсы, которыми богата Сибирь, и транспортные

38 Громько Ю.В., Крупнов Ю.В. Транспортное цивилизационное продвижение – конкретный сценарий развития России. Стратегический доклад D8. Концептуальное расширение российской повестки дня G8 – 2006. – М.: Институт мирового развития, 2007. – С. 60.

39 Якунин В.И. Современные проблемы геополитики России. – М.: Экономика, 2006. – С. 19.

коммуникации, которые нужно где-то создать, а где-то возродить, являются необходимыми условиями актуализации человеческого капитала именно на территории Сибири. Если человеческий капитал за счет сибирских ресурсов будет создаваться вне Сибири, то колоссальные слабозаселенные российские пространства будут заселены и освоены иными государствами и этносами. При этом отметим, что реализация многих общественно-политических и геоэкономических государственных проектов стратегического значения зачастую просто невозможна без упреждающего развития транспортной инфраструктуры. Наделенный политической ресурсоемкостью транспорт обладает уникальным свойством, которым не обладает ни один другой ресурс политики: имея в рамках конкретного политического пространства в отдельно взятый период политического времени свою емкость (потенциал), он, с одной стороны, может увеличивать эту емкость в другом пространстве и времени, а с другой стороны, становится фактором формирования новых политических ресурсов и увеличения потенциала уже существующих.⁴⁰

Сохраняет свою актуальность опасность невозможности удержать территорию России, особенно к востоку от Урала, что ухудшает шансы не только освоить, но и сохранить за собой этот богатейший регион. Таким образом, в удачном решении указанных задач реализуемые модели политики вообще и транспортной политики в частности занимают далеко не последнее место, о чем свидетельствует хозяйственно-политический опыт дореволюционного и советского периодов. Строительство новых, а также модернизация и реанимация

40 Горбунов А.А. Государственная политика развития транспортных коммуникаций: общенациональное и региональное измерения // Власть, 2008. - №7. - С. 34.

существующих железнодорожных линий – Транссиба, Байкало-Амурской магистрали и других – остаются достаточно значимым фактором в процессах обеспечения национальной безопасности и национальных интересов страны. Рост населения за счет реализации масштабных транспортных проектов способен значительно укрепить не только социально-экономический, но и геополитический потенциал малозаселенных приграничных областей, снизить угрозу территориальной целостности государства и темпы этнической экспансии со стороны Китая и Японии на его восточных рубежах. Подводя итог, отметим, что демографические процессы тесно связаны с такими понятиями, как транспортная доступность, транспортная связность пространства, уровень развития транспортных узлов и т.д., т.е. с транспортной составляющей, которая, в свою очередь, занимает подчиненное положение в понимании политических процессов демографического свойства.

Анализ геополитического подхода позволяет нам говорить о том, что транспортные коммуникации являются одними из основных элементов российской геополитической парадигмы, которая рассматривает особое положение России как естественный мост между Европой и Азией. На этот счет еще в XIX веке Д.И. Менделеев заметил: «Страна-то ведь наша особая, стоящая между молотом Европы и наковальной Азии, долженствующая так или иначе их помирить».⁴¹ Занимая внутреннее пространство Центральной Евразии, Россия является своего рода «осевым» районом мировой политики. Как показывает международный опыт политических отношений, когда Россия формировалась как сильная и влиятельная держава в Европе и

41 Менделеев Д.И. Сочинения. – Л – М.: Академия наук СССР, 1952. – Т. XXI. – С. 385.

Азии, а также в мировом масштабе, региональная и глобальная ситуация стабилизировалась. Этот фактор до сих пор создает условия для осуществления Россией политической роли держателя равновесия между Востоком и Западом. На этот счет сохраняет прогностическую актуальность высказывание известного русского мыслителя, прозвучавшее почти век назад: «Мировое хозяйство, и без того выведенное из равновесия утратой здорового производства России, увидит себя перед закреплением этого бесплодия на десятки лет»⁴². Данное утверждение может быть дополнено тем, что «евразийский континент – это земная твердь мира, прибежище всего реального и обеспеченного наличностью, в отличие от океанических хлябей, породивших виртуальную экономику и прочие виртуальные псевдореальности».⁴³

Современный исследователь М.В. Ильин выявил устойчивую многовековую формулу русского освоения и укрепления в Евразии, а именно «интенсивного развития оазисных очагов у водных путей, сосуществования с племенами и народами, экстенсивно использующими естественную среду». В тоже время, он попытался спрогнозировать ситуацию в случае отклонения России от этого пути: «Забвение этой формулы, переход к сплошному освоению лесной и степной целины оказались чреваты не просто подрывом внутренней геополитической структуры, но вели к деградации окружающей среды, к резкому снижению биопродуктивности обширных пространств Евразии, а в социокультурном отношении провоцировали утрату

42 Ильин И.А. Что сулит миру расчленение России: Избр. статьи. – М.: Пересвет, 1992. – С. 14.

43 Панарин А.С. Глобальное политическое прогнозирование. – М.: Алгоритм, 2002. – С. 121.

русского самосознания».⁴⁴

В XXI веке руководящую роль в Евразии осуществляет неевразийское государство – США. Так, американский политолог З. Бжезинский, определяя стратегию овладения миром как «великой шахматной доской» доказывает, что США для сохранения статуса мировой державы должны в будущем добиться своего господства в Евразии. «Жизненно важно, чтобы на политической арене не возник соперник, способный господствовать в Евразии и, следовательно, бросающий вызов Америке»⁴⁵.

Концептуальность евразийской среды определяется устойчивой политической реальностью XIX и XX веков. В поддержку вышеприведенного утверждения имеются достаточно убедительные аргументы. Так, «три из четырех человек живущих в мире – евразийцы, в распоряжении которых большая часть мирового физического богатства, около 60 процентов мирового валового национального продукта»⁴⁶. Вообще геополитический анализ З. Бжезинского, представленный в книге «Великая шахматная доска. Господство Америки и ее геостратегические императивы», это, на наш взгляд, технологическая схема «разжигания» этносоциальной вражды с усиленным прицелом на Российское государство, чему оно должно сопротивляться, в том числе и с помощью традиционных экономических методов, в частности, усиления влияния на мировом

44 Ильин М.В. Проблемы формирования «острова России» и контуры его внутренней геополитики // Вестник МГУ, 1995. – Серия 12. - №1. – С. 41.

45 Бжезинский З. Великая шахматная доска. Господство Америки и его геостратегические императивы. – М.: Международные отношения, 2003. – С. 17.

46 Кузнецов В.Н. Евразийская безопасность как новый феномен XXI века // Безопасность Евразии, 2001. - №3. – С. 21.

рынке российской железнодорожной корпорации, поскольку «капитализация железнодорожной транспортной инфраструктуры в мире, какой бы ни была инфляция, будет непрерывно, хотя и нелинейно нарастать. Это определяется тем, что именно железнодорожный транспорт на евразийском континенте, а также в перспективе как форма соорганизации других континентов вокруг Евразии, является технологией, обеспечивающей связность рынков».⁴⁷

С.Б. Переслегин, анализируя законы геополитики и проблемы связности территорий государства, выводит собственную «транспортную теорему», которая позволяет оценивать внутривнутриполитическую стабильность государственных образований. В частности, динамическая форма «транспортной теоремы» утверждает, что сохранение единства полицентрического государственного организма возможно тогда и только тогда, когда развитие общеимперской инфраструктуры опережает экономическое развитие регионов.⁴⁸ Он уверен, что «в действительности все коммуникации «возят» единство территории и потенциал ее экономики к капитализации: они поддерживают территориальные и местные рынки».

⁴⁹ Характер устойчивости российской политической системы, предполагающий большую или меньшую степень, существенно зависит как от работы железнодорожного комплекса в пределах Российского

47 Громыко Ю.В., Крупнов Ю.В. Транспортное цивилизационное продвижение – конкретный сценарий развития России. Стратегический доклад D8. Концептуальное расширение российской повестки дня G8 – 2006. – М: Институт мирового развития, 2007. – С. 48.

48 Переслегин С.Б. Самоучитель игры на мировой шахматной доске. - М.: АСТ; СПб.: Terra Fantastica, 2007. - С. 56.

49 Переслегин С.Б. Самоучитель игры на мировой шахматной доске. - М.: АСТ; СПб.: Terra Fantastica, 2007. - С. 435.

государства, так и от насыщенности железнодорожными сетями российской территории. Игнорирование этого показателя со стороны современных властей чревато серьезными политическими катаклизмами в пределах всего общероссийского пространства. На наш взгляд, железнодорожный комплекс России выполнял и продолжает выполнять важную социально-политическую задачу для всего государства, а именно: «поддержания того уровня внутренней симметрии, который способен обеспечить его устойчивость в отношениях с природой и обществом».⁵⁰

Другой исследователь И.Ф. Кефели, рассматривая вопросы традиционной геополитики в новом ракурсе, а именно в контексте глобальной геополитики, опирающейся на выявление социокультурной динамики геополитических процессов и геополитических эпох, приходит к выводу, что транспортная геополитика России должна быть направлена в XXI веке на всемерное развитие матричной транспортной сети, где меридиональную составляющую обеспечит флот «река – море» и автомобильный транспорт, а широтную – железная дорога.⁵¹

Приходится констатировать: современная Россия потеряла многие геополитические преимущества, которых с огромным трудом достигала в XIX и XX веках, что повлекло существенные геоэкономические потери. Согласимся, «главные проблемы заключаются в слабости российской коммуникационной и хозяйственно-транспортной инфраструктуры обеспечения жизнеобеспечения, которая по мере продвижения к северу и к востоку истончается все более и более. В условиях современного кризиса это

50 Соловьев А.И. Трансъачеистые структуры как форма строения и источник саморазвития государства // Полис, 2006. - №6. - С. 60.

51 Кефели И.Ф. Судьба России в глобальной геополитике. - Спб.: «Северная звезда», 2004. - С. 144.

обстоятельство оборачивается фактором дезинтеграции Российской Федерации»⁵². В подтверждение указанной позиции отметим, что в эпоху холодной войны американский геополитик Р. Коллинз в своей научно-исследовательской программе предсказал распад коалиции стран-участниц Варшавского договора на основе изучения эмпирических и теоретических материалов Варшавского пакта и СССР.⁵³ В частности, им подчеркивалась в этих процессах особая роль контроля над территорией, внутренние угрозы и рост логистической нагрузки, бремя которой приходилось в основном на СССР.⁵⁴ Отечественный исследователь С.Б. Перслегин на основе применения сформулированной им «транспортной теоремы» также провел анализ устойчивости Советского Союза в 1986 году. Экстраполируя официальные данные по росту ВВП и финансовому эквиваленту грузоперевозок, он получил, что после 1990 года «инфраструктурный показатель» начнет падать. Формальный анализ графиков указал даже конкретную дату «гибели империи» - август 1991 года.⁵⁵ На наш взгляд, Р. Коллинзом, С.Б. Перслегиним, так же как и Семеновым–Тян-Шанским, был найден механизм регресса и распада, свойственный российской политической практике, который обязаны учитывать политические лидеры, особенно в процессах формирования основных положений российской государственной политики. Принимая во внимание вышесказанные доводы, выразим несогласие со следующим замечанием К.Э. Сорокина: «...очевидной стала неадекватность

52 Ильин М.В. Внутренняя геополитическая структура Российской Федерации // http://www.archipelag.ru/ru_mir/ostrov-rus/iljin/construction/

53 Коллинз Р. Предсказание в макросоциологии: случай советского коллапса// Время мира: Альманах. – Новосибирск, 2000. - Вып. 1.

54 Collins, Randal. Longterm Social Change and the Territorial Power of States / Collins, Randal. Sociology Since Midcentury. N.Y.: Academic Press, 1981.

55 Перслегин С.Б. Самоучитель игры на мировой шахматной доске. - М.: АСТ; СПб.: Terra Fantastica, 2007. - С. 56.

нынешним условиям абсолютизации геополитикой отдельных видов коммуникаций – железных дорог для «хартленда» и водных путей для морских держав». ⁵⁶

Железнодорожный фактор в политике дореволюционной России

С 30-х годов XIX века в российской общественно-политической среде начались серьезные дебаты о перспективах железнодорожного развития страны и о возможностях появления отечественных паровозов, эквивалент которых соответствовал компьютеру на современной фазе технологического прогресса.

Идейно-политическое движение славянофилов не ограничилось теоретическим обсуждением различных аспектов транспортного, в частности, железнодорожного воздействия на социально-экономическую, политическую и культурную жизнь Российской империи, они активно участвовали в осуществлении конкретных железнодорожных проектов развития страны.

Круг обсуждаемых проблем, куда были вовлечены славянофилы, также предполагал выбор стратегического направления развития российского железнодорожного комплекса. Они справедливо полагали, что железные дороги являются мощным социально-экономическим двигателем и ошибка в определении их главного направления может нанести России большой вред. «Россию нельзя считать ни исключительно земледельческой, ни исключительно промышленной, ни исключительно воинской землей, поэтому строительство железных дорог следует проводить со строгим учетом общих потребностей

⁵⁶ Сорокин К.Э. Геополитика современного мира и Россия // Полис, 1995. - №11. – С. 12.

страны».⁵⁷ Кроме того, славянофилы одни из первых предсказывали, что наличие разветвленной сети железных дорог во много раз увеличит передвижение населения и произведет большие изменения в сознании людей.

В тоже время консервативные мыслители второй половины XIX в. (К.С. Аксаков, К.Н. Леонтьев, П.Е. Астафьев, В.П. Мещерский) признавали в создаваемом железнодорожном транспорте, как правило, отрицательное начало – и с экологической, и с экономической, и с социально-психологической стороны. Однако предложить какую-либо реальную альтернативу техногенной цивилизации, кроме возвращения к доиндустриальной старине, которое многие из них (например, П.Е. Астафьев) признавали и невозможным, и нежелательным, консервативная идеология не смогла.

Сдвиг в отношении роли российского железнодорожного комплекса в конструировании процессов, связанных с осуществлением государственной политики, произошел в период правления Александра III. Именно с этого времени «начали смотреть на железные дороги как на первостепенные орудия государственности, и их частно-промышленный характер стал играть подчиненную роль».⁵⁸

С точки зрения оценки влияния железнодорожного комплекса на политические процессы Российского государства достаточно показателен конец XIX – начало XX века, так называемая эпоха российской «дальневосточной политики», тесно связанная со

57 Дудзинская Е.А. Строительство железных дорог в России в экономической программе славянофилов. / Социально-экономическое развитие России. – М.: Наука, 1986. – С. 178.

58 Витте С. Ю. Некоторые соображения о дефицитности русской железнодорожной сети // Мир транспорта, 2003. - №2. – С. 145.

строительством Транссибирской магистрали, получившей геополитический статус восточных ворот России. «Петербург, захваченный новым империалистическим подъемом страны, а также перспективами, которые открывали перед предприимчивыми людьми империи строительство Сибирского железнодорожного пути и оживление дипломатических и отчасти торговых связей с Китаем, был устремлен на Дальний Восток».⁵⁹ Плохое качество и низкое количество транспортных артерий к востоку от Урала создавали существенные проблемы геополитического свойства, выражавшиеся в различных формах борьбы за пространство.

В итоге переход правительства в сторону огосударствления частных железных дорог путем досрочного выкупа важнейших в политическом, стратегическом и экономическом отношениях магистралей и осуществления строительства новых линий за счет казенных средств произошел именно в период правления Александра III. Это дало возможность укрепить экономическую базу государства, прежде всего, за счет экономии расходов казны, политическую – за счет повышения роли государства в жизни российского общества, и военно-стратегическую позицию – за счет расширения общей сети железных дорог.

Политика железнодорожного освоения сибирских территорий стала значительным поворотом в социально-политической и хозяйственной жизни всей Российской империи. Благодаря Транссибу Россия получила возможность стать океанской державой, выступать в роли главного евро-азиатского торгово-экономического посредника, как транспортная артерия планетарного масштаба. Сибирский путь

59 Межуев Б.В. Моделирование понятия «национальный интерес». (На примере дальневосточной политики России конца XIX – начала XX века) // Полис. - №1, 1999. – С. 28.

становился теперь не только естественным участником постоянно расширяющегося внутреннего рынка, но и активно способствовал увеличению оборота внешней торговли, таким образом, значительно возрос его не только внутривладельственный, но и внешнеполитический статус.

Районы Сибири и Дальнего Востока, находящиеся в пределах действия железной дороги, создали так называемый широкий экономический пояс Российского государства. В частности, в Сибири сложилась эффективная транспортная сеть по форсированному вывозу сливочного масла. После постройки Транссиба в 1912 году Россия экспортировала из Сибири в Европу сливочного масла на 68 млн. рублей, что составило вдвое больше, чем доход, полученный от золотодобывающей промышленности.⁶⁰ К 1913 году только в Западной Сибири уже насчитывалось свыше 3000 маслодельных заводов.⁶¹ Кардинальные изменения, произошедшие после строительства магистрали, были финансово-политическим прорывом в поиске дополнительных средств для государственного бюджета Российской империи, а также важным интегрирующим фактором для ее территорий. Обширные земельные просторы способствовали возникновению в Сибири молочного хозяйства, однако отсутствие надежных транспортных путей и небольшая емкость местного рынка ограничивали возможность его широкого и эффективного развития. В этих условиях Транссибирская магистраль открыла доступ сельскохозяйственной продукции Сибири на европейские рынки, создав

60 Аджев М.Э. Транссибы: история и проблемы. – М.: Знание, 1988. - С. 9.

61 Ислаев Р.А. Развитие железнодорожного транспорта как индикатор государственного регулирования территориальной организации хозяйства царской России. – СПб.: СПбГИЭУ, 2003. – С.44.

тем самым возможность для значительного увеличения ее производства и расширения рынков сбыта продукции.

В железнодорожно-транспортном освоении территорий российского государства присутствовала в качестве формы организации деятельности и частная, и государственная собственность, однако в конечном итоге укрепилась государственная форма собственности, поскольку она отвечала климатическим условиям, хозяйственным и геополитическим интересам России. В подтверждение указанной позиции нами был применен следующий исследовательский алгоритм: так, по состоянию на 1 января 1890 г. доля железных дорог в собственности правительства Российской империи составляла лишь 29,4 процентов, а остальная, т.е. преобладающая часть, принадлежала частным владельцам. Однако к 1898 году это соотношение изменилось кардинально, поскольку доля казенных железных дорог увеличилась до 63,3 процентов. Это было связано с поворотом к новому содержанию железнодорожной политики, состоявшей в том, что, начиная со второй половины 1890-х годов, эксплуатация действующих и строительство новых железнодорожных магистралей сосредоточилось в руках государства как основного института политической системы общества. Только за период 1894-1897 гг. более половины (протяженностью 6820 верст из 13 392 версты) частных дорог было выкуплено казной и перешло в ведение государства⁶². Кроме того, следует отметить, что самые высокие темпы строительства железных дорог пришлись на конец XIX начало XX веков, т.е. на время когда они находились в государственной собственности. Первая железная дорога России была введена в действие частным предпринимателем, но уже следующая достраивалась за счет казны, поскольку созданное на коммерческой

62 Кирдина С.Г. Институциональные матрицы и развитие России. – Новосибирск: ИЭНОПП СО РАН, 2001. – С. 225.

основе для этих целей общество было не в состоянии завершить строительства. До конца 1850-х годов строительством и эксплуатацией железных дорог продолжала заниматься казна. С 1857 года их постройка вновь была передана в частные руки и организовано главное общество российских железных дорог. Но даже в этот период, как сообщает энциклопедический словарь 1893 года И.А. Эфрона, «редко постройка какой-либо дороги обходилась без пособия казны или без гарантии, по которой казна, ввиду малопродуктивности дороги в первое время, вынуждена была приплачивать большие суммы»⁶³.

Необходимость действий российского государства как основного организатора и собственника железнодорожных коммуникаций была не следствием воли отдельных его чиновников или самодержавных амбиций первых лиц страны. На наш взгляд, она была обусловлена свойствами российского пространства и материальной среды, хозяйственное использование которых оказывалось более эффективным в едином производственном и управленческом процессе. Такая организация, как показывает опыт, позволяла экономить общественные издержки и развивать хозяйство с учетом интересов территориальной целостности и геополитической устойчивости, а также способности железнодорожного комплекса выполнять жизненно важные функции, без которых государственные и общественные институты не могли бы полноценно (в хозяйственном и политическом смысле) существовать.

Таким образом, российская историческая и геополитическая логика, на наш взгляд, предопределила особую роль государства в

63 Энциклопедический словарь. – СПб.: Типо-Литография И.А. Эфрона, 1893. - Т. 11. – С. 781.

процессах развития транспортных комплексов, в частности, железнодорожного. При этом проблема построения оптимальной российской модели железнодорожных сетей и инфраструктуры не только и не столько технологическая задача, сколько политико-стратегическая.

Железнодорожный комплекс в политических процессах советского государства

Железнодорожный фактор проявил себя в качестве действенного политического инструмента в революционных событиях 1917 года

Исследователь В.И. Старцев,⁶⁴ рассматривая обстоятельства, предопределившие относительную легкость свержения царской власти в феврале 1917 года, убедительно доказал, что в момент кризиса Государственная Дума сумела перехватить рычаги государственного управления, во многом благодаря использованию телеграфной сети МПС. Именно контроль над аппаратом МПС позволил Временному комитету Государственной Думы сразу быть в курсе всех передвижений грузов и войск.

Кроме того, центральный телеграф МПС связывал новую власть со всей страной. По нему рассылались важнейшие распоряжения Временного комитета Государственной Думы, контролировалось движение императорских поездов, эшелонов с войсками, подавались распоряжения на доставку продовольствия в столицу. Знаковым событием является и то, что в типографии министерства был напечатан акт об отречении Николая II от престола и Манифест великого князя Михаила Александровича об отказе его принять верховную власть, манифест Временного правительства.

⁶⁴ Старцев В.И. 27 февраля 1917. – М.: Молодая гвардия, 1984.

Именно, железнодорожники не пропустили в Петроград карательные и верные императору Николаю II отряды под командованием генерала от инфантерии Н.И. Иванова. Между Гатчиной и Семрино им удалось заблокировать движение. Таким образом, данные события во многом предопределили падение власти Романовых.

Профсоюз железнодорожников (Викжель) был активным социальным агентом в событиях октября 1917 года. Первый серьезный кризис в послеоктябрьском правительстве был вызван не наступлением войск Краснова и Керенского на Петроград, не противодействием влиятельных еще на тот момент политических партий, а так называемым ультиматумом Викжеля. Избранный Всероссийским учредительным съездом железнодорожников Всероссийский исполнительный комитет профсоюза железнодорожников (Викжель) принимал активное участие в политической борьбе за власть при подготовке Октябрьской революции и сразу после ее победы. Представительная, влиятельная, достаточно многочисленная, одна из наиболее образованных профессиональных социальных групп – железнодорожники. Они являлись на тот момент активным политическим субъектом, который обладал существенным политическим весом, уверенно позиционировал себя во властном пространстве и в процессе принятия важных политических решений.

Данные обстоятельства были использованы представителями эсеро-меньшевистских партий, которые вошли в руководство Викжеля и в виде политического вызова правящей большевистской партии потребовали создать правительство из представителей всех социалистических партий, убрав из него В.И. Ленина и Л.Д. Троцкого. Указанным действиям был дан радикальный комментарий со стороны

одного из лидеров большевиков - Л.Д. Троцкого, отметившего, что «вся эта мещанская сволочь, что сейчас не в состоянии встать ни на ту, ни на другую сторону, когда узнает, что наша власть сильна, будет с нами, в том числе и Викжель... Мелкобуржуазная масса ищет силы, которой она должна подчиниться. Кто не понимает этого – тот не понимает ничего в мире, еще меньше – в государственном аппарате».⁶⁵ Однако одним из средств выхода из этого кризиса был вынужденный переход большевиков к коалиционной стратегии, закладывающей возможности совершенно особых измерений политического процесса в стране.

Политические лидеры Викжеля отказались признать правомочность съезда Советов и Совнаркома, но так и не смогли привести в действие угрозу всеобщей забастовки. Это позволяет говорить о коалиционном звучании политики, а также о железнодорожниках как о субъекте политики с высоким уровнем самосознания. В конечном итоге власть осталась у большевиков, которые вооружились важным политическим опытом в общественных процессах взаимодействия с железнодорожниками, что впоследствии сыграло немаловажную роль в политике национализации железнодорожного хозяйства. Очевидно, также не случайно, что в числе руководителей железнодорожным ведомством той эпохи оказались известные большевистские политические лидеры, а именно: Л.Д. Троцкий, Ф.Э. Дзержинский, Л.М. Каганович. Их деятельность вышла за пределы осуществления транспортной политики в советском государстве, однако ее важность подчеркивалась и учитывалась ими в реальных политических процессах, участниками которых они являлись.

В контексте рассматриваемой проблемы следует отметить, что

⁶⁵ Троцкий Л.Д. Сталинская школа фальсификаций // Вопросы истории, 1989. - №10. – С. 121.

высшим кадровым составом Советского государства всегда осознавалась огромная роль железнодорожного комплекса, как в экономических, так и в общественно-политических процессах, происходящих в стране. Первым руководством большевиков достаточно быстро были приняты положения о восстановлении и развитии железнодорожного комплекса в качестве важнейшей политической составляющей в процессах создания и укрепления советского государства на новой идеологической, политической и экономической основах. «Без железных дорог социалистическая революционная война – вреднейшее предательство»,⁶⁶ - заявлял В.И. Ленин на VII партийном съезде. В конечном итоге это способствовало созданию такой системы хозяйствования в железнодорожной сфере, которая превратила ее в одну из лучших транспортных систем мира.

Роль железнодорожных коммуникаций достаточно концептуально была оценена именно В.И. Лениным как создателем Страны Советов, предложившим к тому же новую, обогащенную идеями русского анархизма теорию государства. В.И. Ленин являлся родоначальником теории империализма (глобализации) с обдуманно им процессами и возможностями преодоления свободного капиталистического рынка при безраздельном господстве мирового финансового капитала.

В.И. Ленин одним из первых указал на политические аспекты неравномерного международного экономического развития и значения, которое приобрели железные дороги в этих процессах. В работе «Империализм как высшая стадия капитализма» применительно к железнодорожному транспорту он отмечал: «Возможность вывоза

66 Ленин В.И. Полн. собр. соч. - Т.36. - С. 26.

капитала создается тем, что ряд отсталых стран втянут уже в оборот мирового капитализма, проведены или начаты главные линии железных дорог, обеспечены элементарные условия развития промышленности...».⁶⁷ Позднее, в предисловии к французскому и немецкому изданиям этой работы, В.И. Ленин дополнил: «Постройка железных дорог кажется простым, естественным... предприятием... На деле капиталистические нити, тысячами сетей связывающие эти предприятия с частной собственностью на средства производства, вообще превратили эту постройку в орудие угнетения миллиарда людей (колонии плюс полукolonии)».⁶⁸ Подтверждение указанной позиции содержится и в иностранном издании, подробно рассматривающем сущность политики железнодорожного империализма по всему миру, включая Россию.⁶⁹ Прямым следствием проявления империалистической политики в конце XIX–начале XX века явилось то, что металлургическая промышленность стала играть большую роль во внешней политике государств и диктовать свою волю королям и президентам. Согласимся, что к началу XX столетия можно было считать законом, что «когда происходило столкновение между интересами металлургической промышленности и интересами других отраслей национальной индустрии, победа всегда оставалась за стальными королями».⁷⁰

В крайне тяжелой обстановке переходного периода от одного типа хозяйствования к другому, проводящейся национализации, ликвидации военной разрухи, когда многие процессы значительно

67 Ленин В.И. Полн. собр. соч. - Т.27. - С. 360.

68 Ленин В.И. Полн. собр. соч. - Т.27. - С. 304 – 305.

69 Railway Imperialism / Ed. Clarence B. Davis, Kenneth E. Wilburn. - N.Y.: Greenwood Press, 1991.

70 Павлович М.П. Империализм и борьба за великие железнодорожные и морские пути будущего. (К вопросу о причинах мировой войны). – М.: Книгоиздательство «Коммунист», 1919. – С. XIII.

усложнялись, а вызовы требовали своевременных ответов руководителей страны и железнодорожного комплекса, были найдены и проведены своевременные и правильные организационно-технические мероприятия, позволившие в дальнейшем решать масштабные национальные задачи. Тревога за состояние железнодорожного транспорта вышла за пределы транспортного ведомства и стала предметом повседневного обсуждения государственных и общественных органов.

Социально-политическая роль железнодорожного комплекса в виде объективных потребностей общества, которые аккумулировались советским руководством и оказывались национально-государственными интересами, активно начала проявляться после Гражданской войны.

Среди важнейших национальных приоритетов всегда выступали стабильность и развитие, в реализации которых железнодорожному комплексу советским руководством отводилось одно из главнейших мест. Первая мировая, Гражданская войны, а также военная интервенция способствовали значительному разрушению железнодорожного хозяйства, дореволюционный уровень которого был достигнут лишь к 1930-м годам. Транспортные проблемы встали перед страной во всей сложности, поскольку в несколько раз сократились производственные мощности, протяженность магистралей и объемы перевозок. Успешным управленческим решением того времени можно считать то, что во главе наркомата путей сообщения с 1921 года был поставлен Ф.Э. Дзержинский – убежденный сторонник исключительной роли железнодорожного транспорта как базы государственной власти. В ответ на выдвинутый государством лозунг «Все на транспорт!» рождались разные инициативы. И уже к 1924 году железнодорожная

система страны была в том состоянии, когда без особых затруднений удовлетворяла все требования, предъявляемые к ней народным хозяйством.

Достаточно быстро была понята необходимость перехода от методов функционального управления транспортом к отраслевой системе управления, прежде всего, для улучшения технической и эксплуатационной работы. Созданная управленческая схема позволяла глубоко и детально вникать в самые различные вопросы, связанные с положением дел в железнодорожной отрасли, указывать на необходимость ее развития на новой научно-технической основе ввиду достаточно большого значения в укреплении целостности, а также социально-экономической стабильности страны. В МПС был создан Трансплан, который в опережающем для Госплана порядке разрабатывал планы развития сети железных дорог. В тот период советским руководством было найдено важное организационное решение, касающееся работы транспорта: стал делаться упор на концентрацию перевозок по существующим и усиливаемым магистралям, так называемым «сверхмагистралям», дающим возможность соединить провозную способность с дешевой перевозкой. В частности, задача подготовки к превращению в «сверхмагистраль» ряда железнодорожных линий и водных путей была поставлена в декабре 1921 г. на IX Всероссийском съезде Советов⁷¹, в том числе и благодаря личным инициативам Ф.Э. Дзержинского.

Заказ советской Россией в 1920 году на постройку за границей паровозов, цистерн и другой железнодорожной техники до сих пор привлекает внимание специалистов разных профилей. На наш взгляд, это была эффективная и взаимно полезная коммерческая и политическая

⁷¹ Бутин И.А., Калинин Н.Г., Мокров В.С. Транспортный комплекс социалистической экономики. – М.: Издательство МГУ, 1984. – С. 160.

акция. Российская железнодорожная миссия, которая непосредственно руководила данным процессом, благодаря своему вневедомственному положению и подчинению непосредственно центру, работала успешно под руководством талантливого организатора Ю.В. Ломоносова. Впоследствии, такой метод был использован для решения важнейших государственных задач (создание атомного оружия, ракетно-космической техники).

Непосредственное участие в этой акции активно принимал и В.И. Ленин, который при закупке тепловозов за рубежом рекомендовал ведомству путей сообщения: «Не упустить время для использования сумм, могущих оказаться свободными по ходу исполнения заказов на паровозы, для получения гораздо более целесообразных для нас тепловозов».⁷² Первый советский тепловоз был спроектирован по его личному указанию в 1924 году. В рамках осуществления всеобщей модернизационной политики было дано распоряжение выделить необходимые средства на постройку тепловоза по проекту отечественного инженера Я.М. Гаккеля под контролем созданной государственной плановой комиссии.⁷³

К большим заслугам советского правительства относится инициация плана ГОЭРЛО (Государственный план электрификации), национального созидательного проекта, ставшего ядром первой большой комплексной программы модернизации народного хозяйства страны. В его реализации проявилась грамотная и дальновидная политика, а также ясная и четкая оценка со стороны советского

⁷² Цит. по: Топорков А.К. Технический быт и современное искусство. - М-Л, 1928. – С. 224.

⁷³ Топорков А.К. Технический быт и современное искусство. - М-Л, 1928. – С. 219.

руководства, чувствующего не только ритм своего времени, но и ритм будущих эпох. В проводимую электрификацию закладывалась не только экономическая и политическая, но и социальная основа, что подчеркивалось тогдашними политиками: «Электрификация всех фабрик и железных дорог сделает условия труда более гигиеничными, избавит миллионы рабочих от дыма, пыли и грязи, ускорит превращение грязных отвратительных мастерских в чистые, светлые, достойные человека лаборатории»⁷⁴. Вообще в политической экономии социализма экономические, политические и идеологические компоненты взаимосвязаны. По утверждению С.Г. Кирдиной: «Экономические отношения в этой теоретической модели образуют так называемый базис общества, а политические и идеологические – его надстройку. Соответственно, надстроечные отношения определяются базовыми. Крылатые ленинские выражения: «Политика есть концентрированное выражение экономики» или «Коммунизм (идея) есть советская власть (политика) плюс электрификация всей страны (материальная база)» образно и четко отражают эту связь».⁷⁵

В плане ГОЭРЛО развитию транспорта отводилась доминирующая роль. На него из общих капитальных вложений во все хозяйство выделялось 8 млрд. рублей, что составляло 46,5 процентов⁷⁶, т.е. почти половину. Составителями указанного проекта была в должной мере оценена и продолжена эффективная территориальная организация железнодорожного комплекса в российском пространственном масштабе, которая формировалась в течение

74 Ленин В.И. Полн. собр. соч. - Т. 23. – С. 94.

75 Кирдина С.Г. X- и Y- экономики: Институциональный анализ. – М.: Наука, 2004. – С. 227.

76 Зотов Д.К., Ушаков С.С. Проблемы развития транспорта СССР. – М.: Транспорт, 1990. – С. 5.

длительного исторического периода и которую ранее мы обозначили как институционально-матричную.

Особое место принадлежало железнодорожному комплексу в процессах конструирования и реального наполнения национальной политики советского политического режима. Конкретные ее проявления выразились в созданных транспортных направлениях, связывающих республики Средней Азии с районами Сибири, центральные районы с северным и южным Уралом через Горький, Казань и Саратов. Все это обеспечивало планомерное экономическое освоение новых территорий, развитие индустрии Поволжья, Южного Урала, Казахстана и Западной Сибири, повышение экономического потенциала страны и укрепление ее обороноспособности. Была продолжена историческая линия России, которая складывалась как политический, хозяйственный и административный союз земель, этносов, культур, скрепленный общегосударственными ценностями и интересами.

Только на территории Казахстана было сдано в эксплуатацию около 4 тыс. км железных дорог, что почти в 3 раза увеличило протяженность сети дорог этой республики. С общей сетью дорог была соединена столица Таджикистана, усилена железнодорожная сеть Азербайджана (линия Минджеваль – Алят), Башкирии (линия Дема – Ишимбаево), Грузии (первые участки Черноморской линии – прямого хода в Закавказье), а также других союзных и автономных республик.⁷⁷

⁷⁷ Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР: исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее. – М.: Транспорт, 1993. – С. 13.

Тенденция опережающего и широкого развития транспортной сети, в первую очередь железнодорожной, в окраинных национальных районах сохранялась на всем протяжении существования советской власти и социалистической системы хозяйствования, в государственных масштабах это являлось приоритетом. Так, за период с 1946 по 1975 гг. из построенных железных дорог около 40 процентов их общей протяженности приходится на Казахстан, Среднюю Азию, Кавказ и Закавказье, а также автономные республики РСФСР.⁷⁸ Успехи, связанные с поднятием целины особенно на начальном этапе, были бы невозможны без наличия и нормального функционирования опорной сети железных дорог. В указанный период были построены железные дороги по направлению Тайшет – Кузбасс – Урал, создавшие условия для поднятия целинных земель Сибири и Северного Казахстана. Подъем экономики национальных окраин характеризовался тем, что освоение никогда не сопровождалось неэквивалентными или дезорганизующими проявлениями. В качестве показательного сравнительного примера может служить проводимая колониальная политика западноевропейских железнодорожных компаний, которые предпочитали строить в колониальных странах железнодорожные линии узкой и средней колеи, маломощные и дорогие в эксплуатации, строительство которых обходилось гораздо дешевле, чем дорог широкой колеи. Железнодорожные магистрали узкой и средней колеи, малопригодные для перевозки массовых дешевых грузов, связанных с индустриальной экономикой, были достаточны для вывоза ценного сырья и ввоза иностранных промышленных изделий, что соответствовало политике колониализма более развитых в промышленном отношении стран, таких как Великобритания, Франция,

⁷⁸ Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР: исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее. – М.: Транспорт, 1993. – С. 14.

Германия и других, в отличие от тогдашнего Советского Союза, создававшего так называемую «империю наоборот». Подробный анализ содержания колониальной политики в железнодорожной сфере со стороны указанных государств содержится в целом ряде зарубежных исследований,⁷⁹ которые дают весьма четкое представление о противоположном (в сравнении с советским) характере создания железнодорожных систем на экономически отстающих, но политически зависимых территориях.

За достаточно небольшой исторический период – 23 года – в развитие транспорта и связи в СССР было вложено большое количество материальных затрат и человеческого труда. Протяженность всех магистралей к 1941 году достигла 106,1 тыс. километров⁸⁰. Грузооборот дорог возрос в 5,6 раза по сравнению с 1913 годом, а протяженность железнодорожной сети – 1,5 раза⁸¹. Усилилась ремонтно-промышленная база железнодорожного транспорта, которая включала к 1941 году 91 завод⁸². За предвоенный период во многом благодаря приоритетности развития транспорта были созданы условия и для развития основных базисных отраслей экономики. Прежде всего топливно-энергетической, черной и цветной металлургии, химии, машиностроения. В социальном плане значительно расширились коммуникационные возможности тогдашнего общества как системы отношений между людьми, которую уже следовало рассматривать как феномен, во многом связанный с

79 *Railway Imperialism* / Ed. Clarence B. Davis, Kenneth E. Wilburn. - N.Y.: Greenwood Press, 1991; *A History of Japanese Railways, 1872 — 1999*. - Tokyo: East Japan Railway Culture Foundation, 2000; Neilson K., Otte T. *Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945*. - Raitledge, 2006.

80 Страна Советов за 50 лет. - М.: Статистика, 1967. - С. 170.

81 Железные дороги. Общий курс. / Под ред. М.М. Филиппова. – М.: Транспорт, 1981. – С. 15.

82 Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР. 1926–1940 гг. – М.: Транспорт, 1970. – С. 86.

широким применением техники. Значительный прогресс в советской научно-технической сфере способствовал тому, что расстояние перестало ассоциироваться с барьером в процессах взаимодействия между людьми, особенно в условиях огромных масштабов СССР.

Подчеркнем, что проведенная техническая революция в железнодорожном комплексе за столь короткий срок стала возможной благодаря принятым концептуально-содержательным политическим программам и всеобщему энтузиазму народа. В массе своей люди верили проводимой созидательной политике советского правительства и были горды собственным участием в преобразовании страны. Ясные и понятные им национальные задачи и приоритеты вызывали к действию огромный народный потенциал, который выражался в совокупности общих для членов данной социокультурной общности интересов и потребностей, удовлетворение и защита которых являлась необходимым условием ее существования и идентичности в качестве субъекта истории.

Можно с уверенностью утверждать, что в тот период родилась невиданная до сих пор народная энергия, которая в прямом смысле становилась двигателем прогресса. По оценкам исследователей, рост производительности труда возрос в 2,7 раза, как результат деятельности 1,5-миллионного коллектива работников, занятых на эксплуатации, в частности, железнодорожного хозяйства.⁸³ Успешный рост уровня производительности труда позволял существенно экономить на использовании человеческих ресурсов. Так, при сохранении даже высоких показателей производительности труда 1935 года (начало «стахановско-кривоносковского» движения на железнодорожном транспорте) для освоения объема перевозок 1940 года потребовалось бы

83 Поляков Ю.Н. Внимание! – Транспорт. М.: Транспорт, 2000. – С. 24.

дополнительно к фактически имеющимся работникам более полумиллиона человек, или около 30 процентов⁸⁴. Чрезвычайная экономическая полезность и важность указанных процессов подчеркивалась тем, что страна испытывала большое напряжение в трудовых ресурсах, а вскоре была вынуждена вступить в войну.

Шахтеры, железнодорожники, строители и другие представители разных рабочих профессий, трудившиеся и внедрявшие передовые технологии в производственный процесс, смогли наиболее полно реализоваться именно в советское время. В условиях и причинах, в которых они возникли, заключается тайна сталинизма, по крайней мере, важная ее часть. Именно И.В. Сталин предвосхитил понимание огромных возможностей традиционного общества – «индустриализации не по-западному». Согласимся с утверждением С.Г. Кара-Мурзы, что успех и необычайная сила И.В. Сталина как руководителя государства в том, что он глубоко понимал и чувствовал сущность и мощь традиционного общества России и дал ему возможность претвориться в жизнь. Вместо того, чтобы подавить и искоренить его.⁸⁵ И действительно: «За три десятилетия (30-50-е годы) СССР сделал огромный скачок в развитии и проявил небывалые, чудесные силы ума и духа. Очевидно, что в те декады советский политический строй создал такие условия, в которых смогли не просто свободно, а «умноженно» проявиться силы и таланты народа. Возможно, единственный раз в истории вошли в «резонанс» силы личности, коллектива и государства, а обычно государство подавляло личность очень ощутимо».⁸⁶ Взрыв

84 Поляков Ю.Н. Внимание! – Транспорт. М.: Транспорт, 2000. – С. 24.

85 Кара-Мурза С.Г. Опять вопросы вождям. – Киев.: Ориан, 1998. – С. 284.

86 Кара-Мурза С.Г. Опять вопросы вождям. – Киев.: Ориан, 1998. – С. 237-238.

энергии традиционного общества, вызванный революцией, «сталинизм» направил в русло развития, модернизации и прорыва – а мог уйти совсем в другую сторону. Иначе говоря, энергию масс удалось направить в мирное и созидательное русло, сложно переломив возможные инерционные разрушительные тенденции.

Можно предположить, что рабочие чувствовали свой материал как живой организм, приобретший для них духовную сущность, и учили этому других. Советский политический строй позволил им не быть отчужденными от предмета труда, от материала, чего были лишены наемные рабочие. Благодаря во многом стихийным действиям рабочих индустриализация пошла в СССР целиком как создание собственного народного хозяйства, в результате обобществления сложился особый тип хозяйства и жизни людей.

Практически в масштабах всей страны развернулось социалистическое соревнование, широкую популярность обрело движение ударных бригад, которые активно координировались, прежде всего, партийными органами, а повышенное внимание к идеологической компоненте ощущалось повсеместно. Реально в СССР политическую власть вместе с государством осуществляла и КПСС, которая «имела инструмент не только государственный (т.е. фиксируемый законом), но и инструмент политический и нравственный, потому что в массовом сознании всегда существовала своеобразная норма высочайших требований к работникам партийного аппарата».⁸⁷ Кроме того, при развитии концепции Коммунистической партии ставилась задача обеспечить соответствие между экономической, политической и идеологической сферой. Можно с уверенностью

⁸⁷ Трушков В.В. Реставрация капитализма в России (начальная стадия). – М., 2003. – С. 71.

утверждать, что Коммунистическая партия Советского Союза стала той цементирующей основой, на которой держалась вся политическая система.

Усилия партийных организаций всех уровней в форме успешных управленческих решений имели следующие показатели: к концу 1929 года на крупных предприятиях около 2\3 рабочих участвовали в соревновании, а каждый четвертый стал членом ударных бригад. Производительность труда за год выросла на 13 процентов, превысив дореволюционный уровень почти на треть. Продукция крупной промышленности в итоге выросла на 25 процентов, а тяжелой – на 31 процент⁸⁸. В итоге отметим, что в государстве существовала политика поддержания, которая даже не всегда материально поощрялась, трудовых народных инициатив, находившая широкий отклик, в том числе и в среде железнодорожников.

В период между 1926-1937 гг. был создан фундамент социалистической экономики, где железнодорожному комплексу отводилась одна из главных ролей. В организационном отношении осуществлен переход к пятилетнему плану планирования развития народного хозяйства и значительно усилено партийное руководство хозяйственным строительством. К конкретным мерам государственной власти в отношении железнодорожной отрасли можно отнести принятые в 1933 г. постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР о работе железнодорожного транспорта, о перестройке органов управления железнодорожным транспортом, системы заработной платы и нормирования труда, о введении новой структуры аппарата НКПС и

⁸⁸ История КПСС. Изд. 5-е, допол. – М.: Политиздат, 1975. – С. 381.

типовых структур низовых хозяйственных звеньев.⁸⁹ Эти нормативные акты определяли нужный и своевременный порядок деятельности. Теперь начальники депо, станций, вагонных участков, дистанций становились единоличными, полноправными руководителями работ, непосредственно отвечающими за выполнение плана по всем показателям и осуществляющими оперативное руководство всеми работами. В качестве отличительного организационно-политического решения, характеризующего тот период, можно считать создание политотделов в железнодорожной отрасли. Усилившийся партийный контроль во многом позволил укрепить гражданскую сознательность и дисциплину, организовать социалистическое соревнование и движение ударников, провести борьбу с негативными проявлениями в работе, создать условия для пропагандистской деятельности. Все указанные выше меры позволяют увидеть процесс усиления политизации железнодорожного фактора, с одной стороны, и возрастания его влияния на политическую жизнь – с другой.

По оценкам исследователей, в истории человечества существует немного столь успешных операций по форсированному переводу общества к более совершенному уровню развития, как технологическая революция, совершенная в СССР в 30-е годы.⁹⁰ Это было настоящее «советское чудо», о котором много писали во всем мире (ныне столь же горячо обсуждаются иные «чудеса» - «японское», «немецкое», «китайское»).

⁸⁹Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства: 1917-1957 гг. - М.: Трансжелдориздат, 1957. – С. 167.

⁹⁰ Степанова О. Гелиоритмы в макросоциальном управлении (К анализу опыта советского периода) // Безопасность Евразии. - 2002. - №2.

Опыт советской индустриализации, проведенной в предвидении грядущего очередного геополитического передела в кратчайшие сроки, в условиях крайней скудости финансово-инвестиционных возможностей, в последующие десятилетия постоянно внимательно изучался, особенно за рубежом. А некоторые страны «третьего мира» активно использовали данный опыт на практике, справедливо приняв его за образец эффективного макросоциального управления в экстремальной для выживания общества политической ситуации.

Послевоенное время является особой эпохой в жизни советского государства, закрепившее за собой статус восстановительного периода. Несмотря на одержанную победу над фашизмом и геополитическое закрепление на большой территории мирового пространства, страна продолжала жить в условиях жесткой конкуренции и противостояния двух противоположных общественно-политических и экономических систем (имеются в виду капиталистическая и социалистическая). Эти условия в полной мере стали осознаваться большинством лишь после того, как было обнажено великое множество негативных аспектов обозначенного противостояния после поражения в холодной войне, что раньше сдерживалось созданными барьерами мощного государственно-политического аппарата СССР. Давление со стороны США – основного оппонента СССР в конструировании мировых политических процессов второй половины XX века, стало ощущаться довольно заметно. К примеру, вот как обосновывал удвоение военных расходов США министр У. Фостер при двух президентах – Трумене и Кеннеди: «Это заставит СССР сделать то же самое и лишит русский народ трети и так очень скудных товаров народного потребления, которыми он

располагает».⁹¹

Реализация перспективных крупномасштабных послевоенных национальных проектов в стране началась сразу же после проведения первоочередных восстановительных мероприятий, связанных с окончанием войны. В частности, в хозяйственную жизнь государства с 1956 года стал внедряться генеральный план электрификации железных дорог, рассчитанный на 15 лет, как определенный ответ на вызов капиталистической системы хозяйствования. По существу, это было второе рождение железнодорожных магистралей. Эта идея была не нова, поскольку еще в 1920 году план ГОЭРЛО в разделе «Электрификация и транспорт» предусматривал модернизационные мероприятия в этом направлении. Тогда же ставилась задача электрификации линий, связывающих Москву с Уралом и Западной Сибирью. Но первоочередная необходимость электрификации железных дорог центра России и последующая Великая Отечественная война отодвинули решение этой важной в политическом отношении задачи, служившей фактором единства и целостности государства. Однако именно война, перераспределившая промышленный потенциал на Урал и в Сибирь, в результате проведенной эвакуации, поставила неотложную проблему в виде повышения мощности железнодорожной транспортной сети Сибирь – Центр.

По мере развития науки и техники совершенствовалась и система электроснабжения электрифицированных железных дорог. Если с 1926 по 1959 годы электрификация магистралей осуществлялась только на постоянном токе, то с 1959 года началось широкое внедрение более прогрессивной и экономически эффективной системы

⁹¹ Цит. по: Кара-Мурза С.Г. Опять вопросы вождям. – Киев.: Ориан, 1998. – С. 48.

электрификации на переменном токе.

Проведение столь объемного мероприятия, возведенного в статус национальных приоритетов, объяснялось тем, что с середины 50-х годов железнодорожный транспорт стал испытывать серьезные производственные трудности, требующие необходимой модернизации. В результате этого руководящей политической элитой страны было принято решение о реконструкции железнодорожных магистралей на базе электрификации и широкого внедрения тепловозной тяги, которые быстрыми темпами начали воплощаться в хозяйственную практику.

Впоследствии значение электрификации вышло далеко за пределы железнодорожной отрасли, во многом из-за особенностей электроэнергетики, поскольку именно эти две отрасли материального производства имели и сохраняют до сих пор большую возможность оказывать существенное влияние на деятельность и развитие практически всех отраслей государственного хозяйства. Подчеркнем, что в соответствии с предъявляемыми требованиями энергетическая система страны и ее железные дороги были созданы как единые мощные производственно-экономические структуры, не подлежащие дроблению на части в результате сложившихся географических, климатических, экономических, политических, идеологических условий.

Центральная идея государственного генерального плана заключалась в том, что электрификация была осуществлена на наиболее напряженных магистралах и целых направлениях (вместо отдельных участков), поскольку электрическая энергия была более удобной в распределении и использовании ее именно с высокой интенсивностью,

что обеспечивалось на магистральных направлениях. В 60-70-е годы на электрическую тягу были переведены важнейшие, наиболее загруженные направления железнодорожных линий. Только в течение первого пятилетнего плана с 1956 по 1960 гг. было электрифицировано 8,4 тысяч км и переведено на тепловозную тягу более чем 25 тысяч км железных дорог⁹². В итоге за указанный срок были созданы величайшие и не имеющие аналогов в мире электрифицированные магистрали – широтная Москва – Байкал и меридиональная Ленинград – Москва – Ереван, а также другие крупные артерии. В Казахстане были одновременно построены электрифицированная магистральная железнодорожная и низовая автодорожная сети, обеспечившие эффективное функционирование в этой союзной республике агропромышленного хозяйства.

Проводимая в СССР усилиями государственных структур, научно-технической мысли, транспортников техническая реконструкция железнодорожного транспорта не ограничилась простой заменой паровозов электровозами, поскольку были решены и другие задачи, обеспечившие на новом производственно-техническом уровне использование локомотивов и повышение экономичности в процессах деятельности всей отрасли. К конкретным мерам относились: широкое оборудование грузонапряженных магистралей автоматической блокировкой и диспетчерской сигнализацией, замена рельсов с одновременным повышением их износоустойчивости (что позволило значительно смягчить действие разрушительных тенденций на транспорте в эпоху либеральных реформ, когда фактически были прекращены модернизационные мероприятия), удлинение приемоотправочных путей до 850 и 1050 м, замена пассажирских

⁹² Зотов Д.К., Ушаков С.С. Проблемы развития транспорта СССР. – М.: Транспорт, 1990. – С. 10.

вагонов с деревянным кузовом цельнометаллическими вагонами. Таким образом, электрификация привнесла заметное техническое переоснащение всей железнодорожной инфраструктуры. Она существенно повысила провозную и пропускную способность (в период с 1955 по 1965 гг. - в 2,2 – 2,5 раза),⁹³ скорость движения поездов, сняла затруднения в его работе, создала условия существенного повышения качества транспортного обслуживания населения, улучшила экономические и эксплуатационные показатели железнодорожного транспорта, радикально решила проблему снижения экологического воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду, что до сих пор является заметным преимуществом в деятельности именно российских и стран СНГ железнодорожных магистралей. Кроме этого, электрификация позволила решить огромный массив социальных проблем, связанных с качеством жизни советских граждан.

В итоге по данным на 1985 г. протяженность электрифицированных железных дорог в СССР составляла более 45 тыс. км⁹⁴, что позволило занять первое место в мире по показателю уровня электрификации, а, следовательно, высокого научно-технического и общего инженерного уровня.

В рассматриваемом контексте национальных приоритетов весьма показателен хозяйственный опыт США как крупнейшей мировой индустриальной державы, где основным препятствием для электрификации была необходимость больших капитальных вложений, которые частные железнодорожные компании были не в состоянии

93 Зотов Д.К., Ушаков С.С. Проблемы развития транспорта СССР. – М.: Транспорт, 1990. – С. 11.

94 Аксенов И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. – М.: Наука, 1985. – С. 17.

предоставить. По расчетам американских специалистов, 1 км однопутной электрифицированной дороги обошелся бы в 300 тыс. долларов, а двухпутной – 500 тыс. долларов⁹⁵. По данным на 1967 г. по темпам электрификации США отставали от СССР на 26,2 тыс. км, Советский Союз также опережал Италию, Германию, Францию, Японию вместе взятые⁹⁶.

Таким образом, если воспользоваться анализом цифр, то можно вывести некую закономерность, а именно: конкретные цифры в решении поставленных задач – один из лучших и доказательных аргументов в проводимой в данном случае железнодорожной политики. Вообще, в осмыслении многих аспектов политических процессов советского государства цифры достаточно показательны. В тот период руководство оперировало абсолютными, т.е. натуральными показателями. Советские хозяйственные планы всегда имели контрольные цифры, и ежегодно докладывалось, какие из них достигнуты, а где не доделано. На наш взгляд, не случайно, что действующие политики и эксперты, привлекая статистику, стараются сравнивать самые последние годы, не давая заглянуть в советское прошлое. Применительно к железнодорожному комплексу отметим, что содержание многочисленных докладов на предмет его реформирования, стратегии развития построены по указанной схеме.

С полной долей уверенности можно констатировать тот факт, что железнодорожный транспорт в СССР был одним из самых экономичных в мире, что соответствовало общему направлению социально-экономических приоритетов советского государства. По

⁹⁵Ллойд М. Транспорт, энергетика и будущее / Пер. с англ. В.В. Альтова; Под ред. (и с предисл.) Д.П. Великанова. – М.: Мир, 1987. – С. 40.

⁹⁶ Транспортная система мира / Под общ. ред. С.С. Ушакова и Л.И. Василевского. – М.: Транспорт, 1971. – С. 98.

наблюдениям политолога и обществоведа С.Г. Кара-Мурзы, «даже при нашем довольно еще значительном невежестве, расхлябанности и чудовищных ошибках бюрократической машины хозяйство было поразительно экономным, а отношение людей – рачительным. И когда живешь на Западе не как заезжий восторженный репортер, это сразу бросается в глаза – расточительство и в производстве, и в потреблении невероятное».⁹⁷

Прежде всего, именно электрификация, как одно из технологических преимуществ железнодорожного транспорта, дала ощутимую экономию энергоресурсов при осуществлении железнодорожных перевозок, поскольку произошло снижение их энергоемкости. Еще в 1923 г. в своей книге «Электрические железные дороги» инженер А.А. Бутлер отметил: «Эксплуатация электрических дорог дает большие сбережения, электрической тяге, безусловно, обеспечена большая будущность на русских дорогах».⁹⁸ И, действительно, за послевоенные сорок лет удельный расход энергоресурсов на железнодорожном транспорте снизился в четыре раза.⁹⁹

За советский период хозяйствования грузооборот железных дорог вырос более чем в 60 раз, в то время как протяженность сети

⁹⁷ Кара-Мурза С.Г. Возвращаясь к аксиомам перестройки // Правда, 1994, 17 января.

⁹⁸ Бутлер А.А. Электрические железные дороги. – Пг.: Полярная звезда, 1923. – С. 88.

⁹⁹ Рубцов А.В. Экономические реформы на транспорте России: состояние отрасли и результаты реструктуризации. Автореферат диссертации на соиск. уч. степени канд. эконом. наук. – М., 2001. – С. 7.

увеличилась всего в 2,1 раза¹⁰⁰. Кроме того, металлический фонд железнодорожного транспорта в США был вдвое больше, чем в СССР, хотя грузооборот советских железных дорог превышал американский более чем в два раза, несмотря на то, что расстояния перевозок больше.¹⁰¹ Себестоимость перевозок в СССР оставалась в несколько раз ниже, чем на железных дорогах других стран. Например, в 2,5–3 раза ниже, чем в США¹⁰². Своим трудом железнодорожники в СССР обеспечивали провоз через километр пути в шесть раз больше грузов, чем в США, и в 25 раз больше, чем в Италии¹⁰³. Приведенные данные свидетельствуют об эффективности работы советских железнодорожников, целесообразности и политической дальновидности со стороны государственного управленческого аппарата при осуществлении железнодорожной политики.

В XX веке советским народом, на наш взгляд, в условиях социалистического политического режима была создан эффективный в меру своего развития железнодорожный комплекс в рамках государственной системы, основанной на общественной собственности. При этом укажем, что под эффективностью следует понимать соотношение эффекта и ресурсов, которые реально имелись у советского партийно-государственного аппарата, а также отметим суровость российских климатических условий и территориальную протяженность страны.

100 Рубцов А.В. Экономические реформы на транспорте России: состояние отрасли и результаты реструктуризации. Автореферат диссертации на соиск. уч. степени канд. эконом. наук. – М., 2001. – С. 8.

101 Оправдано ли копирование европейской модели реструктуризации железных дорог? // НГ-Политэкономика. - 1998. - №6. - С. 7.

102 Аксенов И.Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. – М.: Наука, 1985. – С. 18.

103 Кара-Мурза С.Г. Опять вопросы вождям. – Киев: Ориан, 1998. – С. 41.

Надо сказать, тезис об эффективности плановой экономики признавался в 50-60-е годы даже со стороны виднейших экономистов Запада - как вполне разумный. Например, послевоенная национализация в Великобритании осуществляемая в рамках программы лейбористской партии, организовывала хозяйственную работу национализированного сектора, во многом ориентируясь на советский опыт ведомственного управления.

Даже более чем 70-летний опыт – не очень богатый теоретический и эмпирический материал для осознания и понимания проблемы эффективности плановой советской системы хозяйствования, а с точки зрения мирового развития срок совсем небольшой. В данном случае это не стремление оправдать некоторые ошибки или перегибы, поскольку речь идет об особенностях гносеологических основ выявления общих закономерностей процесса утверждения социализма в целом в мире.

На наш взгляд, социализм представлял тот тип хозяйственной практики, который основывался на общенародной собственности и не был ориентирован исключительно на прибыль. Возможно, в этом главная причина многих экономических успехов советского государства. Этот опыт также уникален тем, что в 30-е годы в СССР сложилась и до конца 80-х годов существовала жесткая общественная система с высокой стабильностью и предсказуемостью основных параметров жизнеустройства. В анализируемом контексте согласимся, что «политическая экономия социализма, которая развивалась в традициях российской экономической мысли, пыталась выявить

источники общественного согласия, коллективного начала, обеспечивающего выживание огромной страны в непростых условиях. Социалистическая идея представлялась в данном случае таким возможным источником социального консенсуса¹⁰⁴, а также с мыслью, «что на несколько десятилетий общество устроилось как семья — при всех неудобствах, несвободах и даже тирании, какие бывают в семье. Отсюда вытекал и принцип хозяйства — думать обо всей семье, производить не для прибыли, а для потребления, и жить по средствам. Внутри семьи понятие рентабельности не имеет смысла. На этом строилась вся наша советская цивилизация».¹⁰⁵ Данный императив подтверждают и слова И.В. Сталина по поводу целей социализма - «обеспечение максимального удовлетворения постоянно растущих материальных и культурных потребностей *всего общества* (курсив – Ю.А.Х.) путем непрерывного роста и совершенствования социалистического производства на базе высшей техники».¹⁰⁶

В части эффективности созданных национальных транспортных систем достаточно показательным будет сравнение (за последние 50 лет) социалистической и капиталистической систем хозяйствования, развитие которых протекало нелинейно, поэтому в качестве исходного императива заметим, что предпринимаемые сравнения экономических систем, находившихся на разных стадиях своего жизненного цикла, будут иметь заметные погрешности. Так, СССР в промышленном отношении был молодой страной, в этом смысле его успехи выглядят

104 Кирдина С.Г. X- и Y- экономики: Институциональный анализ. – М.: Наука, 2004. – С. 228.

105 Кара — Мурза С.Г. Советская цивилизация. От начала до Великой Победы. - М.: Изд-во Эксмо, изд -во Алгоритм, 2004. - С. 463.

106 Сталин И.В. Экономические проблемы социализма в СССР. Участникам экономической дискуссии: Замечания по экономическим вопросам, связанные с ноябрьской дискуссией 1951 г. / Слово товарищу Сталину. - М.: Эксмо. - С. 253.

еще более убедительными. В 70-80-е годы Советский Союз вошел примерно в ту фазу индустриализации, которую Запад прошел в 30-е годы с тяжелейшим структурным кризисом. При этом нужно учесть то обстоятельство, что промышленно развитые капиталистические страны имели доступ к дешевым ресурсам третьего мира, чего СССР был лишен.

Отметим, что с 70-х годов некоторые капиталистические страны, во многом опираясь на советский опыт хозяйствования, перешли к государственному регулированию отношений, связанных с работой железнодорожного транспорта. В частности, американские специалисты внимательно изучали советскую социально-управленческую модель в железнодорожной сфере, непосредственно знакомясь с работой железных дорог СССР. Приходится констатировать, что в период с начала 70-х до середины 80-х транспортная политика в зарубежных странах капиталистического типа (США, ФРГ, Япония) основывалась на концепциях, исходящих из общегосударственных и стратегических задач развития железнодорожного комплекса в противовес частным приоритетам и интересам. Так, в США в состав правления частично национализированных железнодорожных корпораций, таких как «Амтрак» и «Конрейл», в 70-е годы XX века впервые в истории развития железнодорожного транспорта были включены государственные чиновники.¹⁰⁷ Кроме того, закон США 1973 года «О реконструкции железных дорог» обязал правительства штатов и местных органов власти принимать активное участие в планировании и

¹⁰⁷ Окунь Э.С. Роль государства в развитии железнодорожного транспорта // Современные тенденции в области развития и государственного регулирования на транспорте основных капиталистических и развивающихся стран: Тр. ИКТП. – М., 1980. - Вып. 80. – С. 31-32.

встречном финансировании развития железных дорог¹⁰⁸. К тому же федеральное правительство предоставляло субсидии из государственного бюджета образованной государственной пассажирской компании «Амтрак», чтобы в первую очередь обеспечить дальние пассажирские перевозки, являвшиеся убыточными, но при этом общественно необходимыми¹⁰⁹. Даже либеральный закон Стаггерса о железнодорожном транспорте 1980 года, который существенно облегчил бремя регулирующих государственных ограничений на железных дорогах США, не позволял свободно устанавливать цены на свои услуги и не допускал свободного установления тарифов на тех линиях, где существовало монопольное положение какой-либо из железнодорожных компаний¹¹⁰, что обуславливалось общественно-политическими интересами.

В тоже время, отличительной чертой можно назвать и то, что в первую очередь государственное регулирование транспорта преследовало цель содействия частным интересам железнодорожных монополий, которые оказывали в силу макроэкономической значимости железнодорожных систем влияние на правительство той или иной страны. В целом созданная система государственного управления железнодорожным комплексом США не отличалась высокой эффективностью, поскольку была сложной и непоследовательной, при этом функции, выполняемые разными ведомствами, часто дублировались или пересекались. В частности, на железнодорожных

108 Гончарук О.В. Управление транспортом: вопросы теории и практики. – СПб.: Наука, 1994. – С. 88.

109 Конарев Н. Еще раз о недопустимости дезинтеграции железнодорожного комплекса страны // Российский экономический журнал. - 2000. - №7. – С. 92.

110 Кизиллов В. Либерализация транспорта: Горизонты транспорта: Эффективная транспортная политика / Экспертный Совет Комитета СФ по промышленной политике. – Челябинск: Социум, 2004. – С. 98.

линиях протяженностью в два раза меньшей, чем в США, созданная советская система организации железнодорожного транспорта позволяла выполнять в три раза больший объем перевозок.

Наиболее стройная модель взаимодействия государства (с точки зрения эффективности, технологичности, удобства, транспортной доступности) и железнодорожной отрасли, в сравнении с советским опытом, сложилась в Японии. Ее вопросами ведали три подразделения – управление железнодорожной инспекции, департамент национальных железных дорог и департамент частных железных дорог. Подчеркнем, что процессы индустриализации, которые осуществлялись в СССР и Японии, имели во многом схожую социально-политическую основу. Касаясь модернизационных мероприятий в железнодорожном хозяйстве Японии, можно отметить, что правительственные программы его развития начали разрабатываться с 1957 года. С этого же времени стали реализовываться пятилетние планы развития всего железнодорожного комплекса. Проект индустриализации и в Японии и в СССР проходил на основе принципа солидарности, а также договора трудящихся и политической элиты ради интересов общего национального дела. «Оба подхода были в большей мере уравнительными. В СССР, однако, больше, чем в Японии. Но главное – в обоих случаях все социальные партнеры были проникнуты державным мышлением»¹¹¹. Это демонстрирует характерный пример. В Токио на центральной станции вокзала надпись на мемориальной доске гласит: «Эта железная дорога – воплощение мудрости и трудолюбия японского народа». В данном случае речь идет о ведущей железной дороге страны «Синкансен», которая ежегодно перемещает более 100 млн. человек.

111 Кара-Мурза С.Г. Опять вопросы вождям. – Киев: Ориан, 1998. – С. 68.

В рамках реализации модернизационных программ, решающих задачи национального развития, к 1964 г. японцами было построено 515 км новой магистрали Токайдо – основы создания будущих скоростных магистралей.¹¹² В 1973 году была принята десятилетняя программа модернизации железных дорог, где предусматривалось довести общую протяженность скоростных железнодорожных магистралей Японии к 1982 году до 3500 км¹¹³. Именно сооружение технически и технологически ультрасовременных высокоскоростных железнодорожных магистралей явилось национальным приоритетом при создании транспортной системы Японского государства на долгий период. В данной сфере по уровню качества и протяженности Япония является признанным мировым лидером, что дает ей существенные, прежде всего, конкурентные преимущества. В конечном счете, «в результате продолжения работ по созданию высокоскоростных магистралей и соответствующих электропоездов следующего поколения, обладающих улучшенными скоростными, мощностными и массогабаритными показателями, японские железные дороги в основном превзошли европейские разработки по технико-эксплуатационным характеристикам».¹¹⁴ Если в этом аспекте провести сравнительный анализ с СССР, то обнаруживается, что в Советском Союзе к первым заслуживающим внимания проработкам высокоскоростной магистрали приступили во ВНИИЖТе лишь в 1986

112 Транспортная система мира / Под общ. ред. С.С. Ушакова и Л.И. Василевского. – М.: Транспорт, 1971. – С. 89.

113 Окунь Э.С. Роль государства в развитии железнодорожного транспорта // Современные тенденции в области развития и государственного регулирования на транспорте основных капиталистических и развивающихся стран: Тр. ИКТП. – М., 1980. - Вып. 80. – С. 39.

114 Горбунов А.А. Политика развития транспортных коммуникаций в современных условиях: зарубежный и российский опыт (на примере железнодорожного транспорта). Автореферат диссертации на соиск. уч. степени доктора полит. наук. - М., 2008. - С. 41.

году,¹¹⁵ что значительно отодвинуло решение важной технологической и социально-политической задачи в масштабах территориально огромного государства.

Советский проект построения государства с точки зрения национально-государственных приоритетов многое из идей и устремлений дореволюционной Российской империи претворил в реальной действительности. В частности, железнодорожные магистрали в Российской империи создавались в рамках плановой системы – с координацией грузопотоков, а не с конкуренцией (первые пятилетние планы в России разрабатывались в начале XX века именно в министерстве путей сообщения). В СССР этот принцип построения транспортной системы был укреплен и развит. В этом смысле транспорт выступал не только как продолжение производственного процесса в сфере обращения, но и как главное средство устойчивого, надежного функционирования пространственной структуры человеческой деятельности на разных этапах ее развития.¹¹⁶

В данном случае это доказывает, что концепции национальных интересов редко меняются скачкообразно, так как связываются с определенными тенденциями социального развития, а также интеллектуальными течениями.

Применительно к преемственности в области железнодорожной политики отметим, что в 1886 г. на отчете иркутского генерал-губернатора графа А.П. Игнатьева накануне сооружения Транссиба

115 Волков В.И. Скоростное железнодорожное пассажирское движение. – М.: Знание, 1990. – С. 55.

116 Сидоров Н.М. Транспорт и общество: проблемы взаимодействия. – СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2005.

Александр III написал: «Уже сколько отчетов генерал-губернаторов я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора». Через столетие в материалах XXV съезда КПСС содержалось: «Этой стройке мы придаем особое значение, т. к. БАМ призвана стать мощным рычагом экономического развития наших дальневосточных районов». Практика Ермака и идея Ломоносова о том, что «богатство России прирастать Сибирью будет», выразились в полной мере в масштабном строительстве Байкало-Амурской магистрали, поскольку за 80 лет после Транссиба это была самая крупная железнодорожная новостройка. Сооружение БАМа стало новой школой масштабного строительства, так как достаточный опыт реализации таких крупных транспортных проектов в новых политических, экономических и технико-технологических условиях не был наработан. Основные работы развернулись в 70-80 годы, до этого экономически страна не была готова к созданию большого БАМа, поскольку технические требования строительства магистрали долгое время не могли быть удовлетворены в нужном объеме. Лишь в 50-60-е годы уточнилось представление о природных условиях региона, определились перспективные месторождения полезных ископаемых, было начато строительство гидроэлектростанций.

В сложных природно-климатических условиях решалась важная для страны задача совершенствования топливного баланса путем вовлечения в хозяйственный оборот новых месторождений нефти и газа. В конечном итоге удалось выполнить три важнейших государственных задачи: оборонную, поскольку был создан дублер Транссиба (в случае непосредственных военных столкновений с Китаем), переселенческую и

открытие доступа к богатейшим природным ресурсам северных территорий страны. Подчеркнем, что именно советское время явилось периодом широкого развития железнодорожных коммуникаций Сибири и Дальнего Востока, временем важнейших геополитических решений в области экономических и стратегических задач, а также решения оборонных и демографических проблем. В итоге за короткий пятнадцатилетний срок был проложен путь к богатейшим ресурсам Восточной Сибири, создан кратчайший межконтинентальный железнодорожный маршрут Восток-Запад, проходящий на протяжении 10 тысяч км по территории Советского Союза.

Советские властные структуры не только отчетливо понимали, что без Байкало-Амурской магистрали использование северных природных ресурсов практически невозможно, но стремились активно решить эту проблему, которая во многом была продиктована общемировыми политическими и экономическими тенденциями, проявившимися в форме борьбы за источники сырья и их доставку и ставшие определенным вызовом для политической системы советского государства в решении проблемы военного паритета.

Подводя итог оценке значения и роли железнодорожного комплекса в развитии и функционировании советской политической системы, особенно подчеркнем, что накопленный за советский период перевозочный потенциал оказался столь высоким, что за 15 лет (практически с 1987 года) экономической стагнации всей экономики железнодорожный транспорт существенно сдерживал негативные процессы российского экономического кризиса, поскольку размер дотаций, предоставленных железнодорожным транспортом отечественным товаропроизводителям только за 1997-2000 гг.,

оценивался в 151,1 млрд. рублей¹¹⁷, что можно рассматривать как вклад железнодорожников в оживление промышленного производства и укрепление экономического потенциала страны через субсидирование многих отраслей ее промышленности. Кроме того, основываясь на результатах проведенного анализа, выразим несогласие с позицией А.А. Горбунова, рассматривающего особенности политики развития железнодорожного транспорта в советский период и заявившего, что «причины неудач заключались как в отдельных ошибках и просчетах, так и в системных изъянах, истоки которых восходят к основам проводившегося политического курса».¹¹⁸

Таким образом, развитие и функционирование российского железнодорожного комплекса предстает как особая составляющая политического процесса. За 170 лет своего существования он был и источником, и в определенной степени базисом прорывных модернизационных успехов российского общества и государства. Важно отметить, что создание Транссибирской магистрали позволило России последовательно и надежно закрепить национальные позиции не только на Дальнем Востоке, но и в Восточной Азии в целом. Транспортный фактор, в частности, железнодорожный использовался российской властью и как средство и как механизм политического влияния, например, в процессах обеспечения взаимосвязи метрополии с удаленными районами.

117 Экономическая безопасность России / Под ред. В.К. Сенчагова. 2-е изд. – М.: Дело, 2005. – С. 260.

118 Горбунов А.А. Политика развития транспортных коммуникаций в современных условиях: зарубежный и российский опыт (на примере железнодорожного транспорта). Автореферат диссертации на соиск. уч. степени доктора полит. наук. - М., 2008. - С. 45.

В осуществлении и успешном проведении масштабных национальных проектов советского периода роль железнодорожного комплекса являлась достаточно значимой, а в некоторые моменты – одной из ключевых. Руководители новой советской системы государственного обустройства сразу осознали прямую зависимость между функционирующими и нормально работающими железнодорожными магистралями и укреплением политического режима государства. В.И. Ленин считал железнодорожный транспорт материальной основой социализма. Сталинская транспортная политика также была рассчитана на перспективу, благодаря которой был внесен весомый вклад в индустриализацию страны, победу в Великой Отечественной войне, послевоенное восстановление, а также осуществлен выход на максимальные объемы промышленного производства. Именно в этот период появилась одна из крупнейших транспортных систем в мировом пространстве, которая превосходила многие мировые аналоги.

При конструировании и моделировании процессов, связанных с национальной политикой и с хозяйственным освоением новых окраинных территорий, роль железнодорожного комплекса неуклонно возрастала, при этом модель транспортной политики была направлена не в сторону неэквивалентного обмена, а наоборот, в инвестирование национальных окраин, в частности, через строительство новых железнодорожных магистралей. Железнодорожники как достаточно многочисленная социальная группа советского государства нередко решали важные экономические и социально-политические задачи в рамках предоставленных советским политическим режимом полномочий. За годы предвоенных и послевоенных пятилеток

железнодорожный транспорт был значительно модернизирован, прежде всего, по технической оснащенности и эксплуатационным показателям. Можно с полной уверенностью утверждать, что достижения этого периода заложили прочную основу развития отечественного железнодорожного комплекса на полвека вперед, что позволило не допустить более разрушительных последствий в экономике государства, связанных с процессами либерализации.

Централизованное и вертикально интегрированное управление железнодорожным комплексом в советский период во многом позволило создать мощную основу отечественной промышленности и сельского хозяйства. Проведенный анализ показал, что само управление железнодорожным комплексом, а также его эксплуатационные показатели являлись одними из самых эффективных в мире. Значительные структурные и модернизационные сдвиги, проводимые и связанные с железнодорожным комплексом в результате мероприятий, санкционированных и инвестируемых государством, приводили к существенному повышению эффективности не только его работы, но и работы всей социально-экономической системы страны.

Проведенная широкомасштабная электрификация железных дорог явилась не только политическим, но и стратегическим решением, рассчитанным на перспективу, которая обеспечила наиболее высокую провозную способность и дешевизну перевозок. Созидательная роль плана ГОЭРЛО в истории советской государственности в качестве конструктивного опыта взаимодействия власти и общества закрепится, на наш взгляд, на достаточно долгий период. Этот модернизационный проект помог обществу в короткие сроки и без внешних инвестиций преодолеть научно-техническое отставание от развитых стран, а по целому ряду направлений вырваться на передовые позиции. К заслугам

авторов и исполнителей этого плана можно также отнести и то, что они осознанно увязали электрификацию с более высоким качеством жизни и сумели убедить широкую общественность в необходимости ее повсеместной безотлагательной реализации в качестве национального проекта.

Выразим убеждение, что хозяйственно-политическая практика советского государства не была иррациональной, как пытаются доказать эксперты и экономисты либерального толка. Советское государство было способно использовать «эффект масштаба» как позитивный фактор в моделировании социально-политических процессов. Особенно подчеркнем, что нигде в мире развитие железнодорожных транспортных сообщений не было так тесно связано с государственной инициативой, как в царской и советской России. Обширные пространства страны, требующие значительных усилий для их освоения, этническое многообразие, особенности национального характера – все это предопределяло в качестве национального интереса всемерное укрепление государства как организующего начала, призванного обеспечить территориальную целостность и внешнюю безопасность и выработать адекватные формы сосуществования различных общностей. Потребность в крупномасштабном народнохозяйственном планировании была осознана в царской России в начале XX века и правительством, и частными предпринимателями, где за основу планирования была взята транспортная сеть, как позже в советский период, в плане ГОЭРЛО, энергетическая база.

Основываясь на опыте в постановке и реализации политики национальных приоритетов, подчеркнем, что современная Российская Федерация, являясь вполне самодостаточной страной, способна создать

свой «мир-экономику» (вариант «империю-экономику»), которую соединят модернизированные и созданные во многом в советское время на окраинах СССР железнодорожные транспортные сети, имеющие статус институциональных матриц и выступающие в качестве державно-политических скреп. На наш взгляд, в современных условиях указанный процесс может пойти путем формирования России как геоэкономической «страны-системы», в рамках социально-экономических границ, вынесенных за российские государственные границы. Об этом позволяет говорить не только политический опыт создания и управления СССР, Варшавским блоком, СЭВ, но и достаточно ограниченные временные и пространственные рамки действия, в которые поставлены политические институты современной России.

Глава II.

Проблемы развития российского железнодорожного комплекса в современных условиях

Российский железнодорожный комплекс и сетевая общественно-политическая модель

В настоящее время все более интенсивно идет формирование нового вида пространства – информационного, что накладывает отпечаток на структурирование политического пространства, т.к. на смену иерархий территорий приходит сетевая организация общества.

Заметный вклад в объяснении происходящих мировых процессов принадлежит зарубежному исследователю М. Кастельсу.¹¹⁹ В

119 Кастельс М. Становление общества сетевых структур // Новая постиндустриальная волна на Западе. Антология / Под ред. В.Л. Иноземцева. М.: Academia, 1999; Castells M. The Rise of the Network Society, the Information Age: Economy, Society and Culture. Vol. 1. – Cambridge, MA, Oxford, UK:

своей социально-сетевой концепции он объяснил причины становления глобального общества сетевых структур, где «власть структуры оказывается сильнее структуры власти».

Согласно сетевой теории и логике «включения/исключения», разработанной М. Кастельсом, могут быть рассмотрены также транспортные сети и узлы, в частности, в процессах социально-политической и экономической освоенности многих территорий современного Российского государства. М. Кастельс считал, что значимость узлов проистекает не из их специфических черт, а из их способности к распределению потоков (товарных, человеческих, информационных). Резкое увеличение связей между движущимися и стационарными объектами транспортной системы – это один из основных элементов сетевой экономики.

В этом смысле главные узлы – это не центральные, а узлы переключения, следующие сетевой, а не командной логике, поэтому «власть структуры оказывается сильнее структуры власти». По мнению идеологов сетевой экономики, в ее транспортной подсистеме ценность возрастает с ростом числа узлов-потребителей и увеличением пространственного распространения, поэтому недостаточная транспортная освоенность территорий (в форме железнодорожной сети, энергетической сети, автомобильной сети) способна привести к дезинтеграционным процессам в политическом пространстве.

Дееспособность сети, а также ее ценность определяется, прежде всего, «количеством имеющихся в ней связей, так как чем оно больше, тем выше в сети внутреннее многообразие эффективных сочетаний ее

Blackwell, 1996.

узлов. Число же связей в сети определяется тем, сколько в ней узлов. Поэтому в сетевой экономике всякий товар, прежде всего, должен каким-либо способом поддерживать количество узлов сети или способствовать его увеличению. Достигнуть этого можно либо тем, что копии того или иного товара сами становятся узлами сетевой экономики, либо расширяя круг узлов сети, потребляющих данный товар и этим поддерживающих свое существование».¹²⁰ Основной закон сети состоит в том, что все стремится соединиться со всем. В сетевой экономике ценность продукта возрастает пропорционально его распространенности, и в идеальном случае все узлы сети (hub) должны взаимодействовать между собой. В этом должна состоять экономическая особенность транспортной сети.

Первая из социальных форм, которая изменяется под воздействием сетевого стиля поведения – это экономическая организация общества. Эффект возрастает от избыточности, сопровождающейся снижением цены услуги, а когда стоимость следующей услуги становится незначительной, резко возрастает значение стандартов и самой сети. В результате, в процессе материального производства основные затраты будут приходиться на проектирование товаров, а не на их изготовление. По мнению экспертов аналитического управления аппарата Совета Федерации РФ, в настоящее время складываются предпосылки для перестройки «реального сектора экономики в соответствии с идеологией сети, подразумевающей свободу в выборе места и средств осуществления деятельности, а также высокую множественность вариантов достижения

120 Давыдов А.В. Сеть как основная форма грядущей экономической организации общества. Специальный выпуск /Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. - 2002. - № 17 (173) . – С. 51.

желаемых результатов».¹²¹

Транспорт оказывается весьма чувствителен к социокультурным и территориально-политическим переменам, поскольку он первый реагирует на подобные изменения. Согласимся, что «имманентно сетевая структура и характер транспорта, почти тождественная связь транспортных и пространственных параметров развития человеческих обществ и властных систем, с ними связанных...»¹²². Это проявляется как на пассажиропотоках, так и на грузопотоках, которые в конечном итоге изменяют конфигурацию транспортных сетей. В свою очередь, сетевая экономика - это экономика инфраструктуры, в которой развитие обеспечивается не усилиями отдельных организаций, забирающих себе в случае успеха всю прибыль, а всеми участниками сети. Конечно, не все получают одинаковую выгоду, но значительная часть ее остается в сети для общей пользы.

На наш взгляд, именно транспортно-коммуникационные связи становятся каркасом пространства, которое воспринимается как сеть, где, в свою очередь, железнодорожные магистрали становятся каналами международной интеграции, помогая выстраивать новый тип политики и экономики – сетевой. «Именно железнодорожная корпорация имеет возможность создания сетевых структур, органично встраивающих территорию страны в мирохозяйственные связи и, в свою очередь, превращающихся в мощный инструмент политического и геоэкономического влияния».¹²³ Геоэкономический железнодорожный

121 Давыдов А.В. Сеть как основная форма грядущей экономической организации общества. Специальный выпуск /Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. - 2002. - № 17 (173) .

122 Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006. – С. 20.

123 Якунин В.И. Крупные корпорации (естественные монополии)

сетевой кластер – это система, которая должна быть создана и должна выходить за национальные рамки.

Современные российские железнодорожные магистрали могут рассматриваться и как планетарная структура орбитального вида (разновидность сетевой) с большим пространственным полем, силой экономического притяжения и тяготения. Как считает В.М. Сай, согласно закону экономического тяготения возникновение и развитие планетарных структур в экономике суть явление объективное и неизбежное»,¹²⁴ если применить аналогию закона всемирного тяготения Т. Браге и И. Кеплера. Это выражается в том, что корпорация «Российские железные дороги» представляет из себя «сеть-корпорацию» с особыми внутрисетевыми организационно-управленческими взаимоотношениями. Ее структуры самостоятельно работают с внешней средой, представленной совокупностью юридических лиц, и образуют совместно с ними корпоративную сеть, основанную на вполне определенных связях, направленных на реализацию корпоративных целей и интересов. Общенациональные сети (транспортные, энергетические, отделений сбербанка или «Почты России») – это, прежде всего, организационно-социальные формы-структуры. Они обладают, наряду с хозяйственной и технологической, также политической ресурсоемкостью, в частности, в электоральном и избирательном процессах. Таким образом, сеть «РЖД» имеет потенциал не только средства развития национальной экономики, но и средства управления общественными отношениями.

в механизме принятия государственных решений // Проблемы современного государственного управления в России. Материалы научного семинара./ Под ред. В.И. Якунина; Центр проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования. Выпуск №4. – М.: Научный эксперт, 2006. – С. 17.

124 Сай В.М. Планетарные структуры управления на железнодорожном транспорте. – М.: ВИНТИ РАН, 2003. – С. 140.

В силу специфики формирования транспортные сети реально могут обмениваться материальными потоками либо в пределах зоны влияния региональных универсальных центров, либо в результате их взаимодействия. Такие комплексные универсальные транспортные центры называются мультимодальными транспортными узлами. Железнодорожные подъезды к портам – это одно из важнейших звеньев мультимодальных коридоров, что активно реализуется в современных Индии, Китае, Японии, к чему должна стремиться и современная Россия. Российские порты, кроме Восточного и Санкт-Петербургского (Усть-Луга), технологически не могут работать с крупными партиями контейнеров, что существенно сказывается на возможностях участия российского транспорта в процессах товарообмена между Европой и Азией.

Роль железнодорожного комплекса в реализации инновационной политики России

Построению российской транспортной системы на новой инновационной основе и, в первую очередь, железнодорожной, должно предшествовать философское, социальное и политическое осмысливание. Нам важно знать куда идти и для чего. В свое время академик П.Л. Капица написал письмо И.В. Сталину, где справедливо заметил что «излишняя скромность - это еще больший недостаток, чем излишняя самоуверенность. Для того, чтобы закрепить победу (в Отечественной войне – Ю.А.Х) и поднять наше культурное влияние за рубежом, необходимо осознать наши творческие силы и возможности. Ясно чувствуется, что сейчас нам надо усиленным образом подымать нашу собственную оригинальную технику... Успешно мы можем это делать только, когда будем верить в талант нашего инженера и

ученого... когда мы, наконец, поймем, что творческий потенциал нашего народа не меньше, а даже больше других... Что это так, по-видимому, доказывается и тем, что за все эти столетия нас никто не сумел проглотить».

В понимании инноваций не должно быть сдвига в сторону экономики новшеств, российской цивилизации необходимо стоять на платформе экономики знаний. Центральной проблемой для будущего России на сегодня является вопрос о совмещении развития страны с потребностями и требованиями техногенной цивилизации.

Опережающий скачок на новую волну экономического роста в современных условиях способны осуществить те государства, которые своевременно стали развивать несущие отрасли нового технологического уклада, где они выступают в роли локомотивов в процессах экономического подъема. При этом в настоящий момент возможности для экономического роста за счет расширения производства и освоения новых знаний уже исчерпаны.

Инновации не накапливаются так же, как капитал или богатство. Их отличительное свойство, что они сконцентрированы в специфических областях, где происходит интеграция человеческих отношений, навыков и технологий, что подтверждается и советским экономическим опытом. На наш взгляд, построение инновационной экономики в современной России должно идти в русле проектно-договорной схемы с целевыми установками, близкими к смыслу жизни. Проектный договор должен рассматриваться как особый вид юридического лица, а основой должен стать генеральный конструктор вместо топ-менеджера.

Проблема построения инновационной экономики в

современной России должна включать в себя положение о том, что инноваций не должно быть больше, чем возможностей их реализации. В этом контексте должен рассматриваться и закон о принудительных инновациях, который может содержать конкретную долю бизнеса направляемую на инновации. В современной России должны получить реализацию технологии правильного финансирования инновационных проектов банками (по аналогии финансирования проектов мусульманскими банками). В восточноазиатских странах разработаны разнообразные механизмы, позволяющие объединить инженерную мысль, предпринимательство и финансы, что также должно стать ценным опытом. Например, современная Япония поддерживает близкие отношения между банками и фирмами-производителями, поощряя их к взаимному владению акциями друг друга.

В предлагаемых условиях развития современных мирохозяйственных связей многое будет зависеть от реализуемой стратегии построения в России экспортно-ориентированной, но не сырьевой экономики, для чего следует развивать существующие передовые отрасли производства и хозяйства, делая в основном акцент на наукоемкие, ресурсосберегающие технологии. Очевидно, что стратегия будет успешной лишь в случае реализации такой политики, которая способствует расширению экспорта в совокупности с общими целями государственной макроэкономической политики, где железнодорожному комплексу отводится приоритетная роль. В данном случае железнодорожный комплекс способен стать современной стратегемой России, как в свое время являлись стратегемой автомобили для США или электроника для Японии.

Реализация инноваций на железнодорожном транспорте связана с

тем, что возникает принципиально новая продукция (новые транспортные продукты), влекущая новые технологические возможности и технологии внедрения. Повышение технологического уровня «РЖД» ключевая задача российской корпорации. Иначе говоря, необходим комплекс новых российских технологических решений именно в этом направлении. Инновационный продукт ОАО «РЖД» «Транссиб за 7 суток»,¹²⁵ на наш взгляд, к таковым относится, но имеет недостаточный объем как со стороны инициатив российского правительства, так и со стороны инициатив менеджмента «РЖД». Кроме того, необходимы радикальные преобразования существующих институциональных форм и структур управления инновационной деятельностью на всех предприятиях российского железнодорожного комплекса. В современной России введение в эксплуатацию высокоскоростного поезда «Сапсан» немецкого производства без строительства для него новой отдельной железнодорожной магистрали было технически неправильным решением.

Инновационный путь развития транспортной системы в первую очередь должен затронуть ряд модификаций в проектировании интермодальных транспортных узлов и новых технических средств коммуникации. Оптимальная геостратегическая структура российского железнодорожного комплекса в пределах территории современной России нам видится как связь созданных крупных речных узлов с железнодорожными магистралями, прежде всего в восточной части страны, по аналогии связи индийских и китайских железных дорог с морскими узлами. На наш взгляд, в данном направлении оправдано использовать более широко транспортные новации. Например, в организации системы смешанных перевозок вполне состоятельным

¹²⁵Якунин В.И. Лекция в Лондонской школе экономики 17 февраля 2009 г. – М.: Научный эксперт, 2009. – С. 42.

представляется применение экранопланов, которые соединяют в себе положительные свойства самолётов и кораблей. Возможно, что «морские и речные акватории, межконтинентальные транспортные линии – вот та арена, где в XXI веке может развернуться соревнование экранопланов с традиционной авиацией и судами».¹²⁶

Непрерывно растущие требования повышения массы поездов и скоростей их движения определяют потребность создания все более мощных локомотивов. Необходимы автономные локомотивы секционной мощностью 6000 - 7350 кВт (8000 - 10000 л.с.). Не менее важной задачей является перевод автономных локомотивов на альтернативные виды топлива, например газ. Эти проблемы успешно решаются при применении в локомотивостроении газотурбинных двигателей. Созданы и эксплуатируются газотурбовозы - автономные локомотивы, у которых газовая турбина - основной силовой двигатель. В январе 2009 года первый в мире российский газотурбовоз мощностью 8300 киловатт провёз груз в 15 тысяч тонн. До сих пор такой вес был не под силу ни одному из современных отечественных и импортных локомотивов.

Современная политика разворачивается на фоне постоянного движения людей (можно говорить о принципиальных сдвигах в моделях транспортной мобильности), а само мировое пространство стало, как никогда, проникнуто потоком пересекаемых товаров, капиталов, коммуникаций, в т.ч. транспортных. У современного человека сложился иной уровень понимания транспортной мобильности из-за сдвигов в ее

126 Матвеев А. А. Служение скорости. О создателе судов на подводных крыльях и экранопланов Р.Е.Алексееве. - Н. Новгород: Изд-во «Дятловы горы», 2006. - С. 65.

моделях. В пассажирских перевозках происходит интенсификация посещений на фоне миграционных потоков и гибкости рабочей силы.

Так, «происходит постоянное перемещение людей через национальные границы – около полумиллиарда человек хотя бы раз в год выезжают из страны. Эта цифра равна численности всего населения Земли на заре индустриальной эры в 1650 году».¹²⁷ Кроме того, исследователи отмечают тенденцию возрастания роли транспортного фактора в европейском политическом процессе. Это связывается с широким комплексом проблем и причин. В частности, с проблемой взаимосвязи окружающей среды и транспортной мобильности, с проблемой выбора транспортного приоритета и влияния на этот процесс новых акторов, с проблемой активной интеграции стран Западной Европы через создание международной транспортной инфраструктуры, которая становится центральным аспектом европейской интеграции.¹²⁸ Расширение ЕС, как отмечается, потребовало нового подхода к созданию трансъвропейской транспортной инфраструктуры.¹²⁹

Определяющим критерием в мировом железнодорожном строительстве является создание высокоскоростных железнодорожных сетей и технологических устройств нового поколения, в частности, поездов на магнитной подвеске, основанных на принципе магнитной

127 Тоффлер Э. Новая волна богатства // Эксперт. - 2008. - №2. - С. 25.

128 Ross J. Linking Europe: transport Policies and Politics in the European Union. - Praeger Publishers, 1998. – P. 25-26.

129 Banister D., Gerardin B., Viegas J. Partnerships and Responsibilities in Transport: European and Urban Policy Priorities // Transport Networks in Europe: Concepts, Analysis and Policies. Ed. By K. Button, G. Mason, P. Nijkamp, H. Priemus, 1998. - P. 205.

левитации, способных развивать скорость, превышающую 500 км/ч. В данном случае движущиеся на магнитной подвеске поезда – это выстроенный в пространстве принципиально новый технопромышленный уклад, где технологии «маглев» уже претендуют на движущую силу нового шестого технопромышленного уклада (согласно аналогии теоретико-методологических решений Н.Д. Кондратьева, а позже С.Ю. Глазьева), носящего глобальный социокультурный характер, куда активно стремятся европейские и азиатские страны-лидеры, ищущие новые источники роста экономики и создания большей прибыли. Японское государство пытается создать железнодорожную магистраль «Белый аист» на магнитной подушке, где поезда будут способны развивать скорость — 500 километров в час. Строительство первого участка новой ветки длиной в 286 км между Токио и Нагоей планируется завершить к 2027 году и обойдется японскому правительству в 9,3 триллиона иен (более 114 миллиардов долларов).

Во второй половине XX века высокоскоростные железные дороги (основанные не на технологии «маглев») стали самым существенным технологическим прорывом, потенциал которого реализован пока в не достаточной мере. Ожидается, что к 2020 году протяженность новых высокоскоростных линий в мире достигнет 25 тысяч километров.¹³⁰ Кроме того, в пользу данного вида транспорта говорит и то обстоятельство, что мировая общественность озабочена темпами роста автомобилизации и связанными с этим процессом экологическими проблемами, особенно для крупных мегаполисов. В мире меняются приоритеты в пользу более экологически благоприятных

130 Campos J., Rus G. Some stylized facts about high-speed rail: A review of HSR experiences around the world // Transport Policy. – 2009. - №16. – P. 19.

видов транспорта, в частности, железнодорожного, что подтверждается целым рядом исследований.¹³¹

На наш взгляд, именно в этой области открываются широкомасштабные перспективы в создании национальной инновационной системы не только для ОАО «РЖД», но и в целом для всего российского общества и государства. Полвека назад Япония во многом благодаря именно развитию скоростного железнодорожного транспорта смогла превратиться в высокоразвитую промышленную державу. Большинство наукоградов и центров высоких технологий на острове Хонсю возникали вдоль линии, по которой ходил экспресс «Синкансэн». Эта скоростная железная дорога обеспечивала связь между городами и научными центрами, способствуя высокой деловой и исследовательской активности всего японского общества.

Э. Тоффлером отмечается, что «коммуникации приобретают в процессе создания богатства все большее значение... Стремительная трансформация времени, пространства и знания ведет к созданию революционной системы накопления богатства. Что самым радикальным образом меняет основы бизнеса и общества».¹³² В этой связи китайская мудрость гласит - если ты желаешь быть богатым, то, прежде всего, должен иметь дорогу.

В области высокоскоростного железнодорожного строительства лидирует современный Китай, где уже создали около 5 тыс. км таких

131 Bolden T., Harman R. Realising the New Opportunity for the Railways. - Oxford: Blackwell, 2004; Button K., Stough R. Transport and Public Policy. - U.K.: E. Elgar, 1999; Campos J., Rus G. Some stylized facts about high-speed rail: A review of HSR experiences around the world // Transport Policy. – 2009. - №16; Hibbs J. The Railways, the Market and the Government, Institute of economic Affairs (IEA), 2006.

132 Тоффлер Э. Новая волна богатства // Эксперт. - 2008. - №2. - С. 28.

линий и строят ещё 7 тыс. В Испании государство определило железные дороги как один из основных приоритетов модернизационного развития. Высокоскоростное движение в этой стране с 2006 года дало до 2,5 процента прироста ВВП ежегодно и продолжает оказывать самое положительное влияние на экономику. Планируется, что к 2020 году сеть таких магистралей охватит всю Испанию.

Сеть высокоскоростных французских и японских железнодорожных линий в современных мировых условиях представляет реализованные национальные брэнды, услугами которых пользуются сотни миллионов человек ежегодно. Современные французские высокоскоростные железные дороги, в частности, способны эффективно конкурировать с воздушным транспортом на небольших расстояниях.¹³³ Поезд «Пегас» во Франции из семи сочлененных вагонов легко развивает скорость в 360 километров в час. Он может достичь скорости до 400 и 500 километров в час. В современное время в пределах Франции курсирует семьсот скоростных поездов.

В Германии также активно осуществляется строительство железнодорожных сетей для обслуживания высокоскоростных поездов. К 2015 году их планируется довести до 3500 км.¹³⁴ Вообще, в странах Западной Европы к 2015 году намечается построить скоростную сеть железных дорог (140-160 км/ч) протяженностью около 9 тысяч км, т.е. примерно 8 процентов от общей длины сети.¹³⁵ Современные станции-

133 Briginshaw D. Making the Case for High Speed // *International Railway Journal*. - 2006. - № 11. – P. 1.

134 Harting M. Aktuelle Entwicklungen der europäischen und der deutschen Eisenbahnpolitik // *Eisenbahntechnische Rundschau*. - 2005. - №7-8. – S.419.

135 Сергеев П.А., Федоров Л.С., Шуйская О.В. Транспорт: тенденции и перспективы развития // *Железнодорожный транспорт*. - 1999. - №2. – С. 73.

узлы и транспортные сети, обслуживающие высокоскоростные поезда, в частности в Лионе, Кельне, Барселоне, уже сейчас формируют каналы социального взаимодействия, служат основой в процессах разработки экономик этих городов и регенерации перегруженных транспортных потоков этих крупнейших мировых мегаполисов.¹³⁶ Высокоскоростные железные дороги являются выигрышной альтернативой процессу автомобилизации, помогают решить экологические проблемы. На расстояниях 400–800 км поезд является более предпочтительным по скорости передвижения, безопасности, комфорту, экономичности, надёжности (регулярности) перевозок, чем самолёт или автомобиль. Кроме того, пассажир во время поездки не только выигрывает время в пути, но и не выпадает из привычной информационной среды в отличие от самолёта, поскольку ему доступны интернет и мобильная связь.

В тоже время, анализ исследователя Д. Росса по поводу развития транспортной проблематики в качестве одной из областей публичной политики Европейского Союза позволяет прийти к выводу о том, что высокоскоростные железные дороги являются проблемным полем европейской государственной и транспортной политики. С одной стороны, высокоскоростные железные дороги как новое технологическое решение способны конкурировать с авиаперевозками и решать проблему автомобильной перегруженности. Но, с другой стороны, их масштабное внедрение требует больших инвестиционных затрат и выбора конкретного технического приоритета между рельсовым путем или технологией магнитной левитации.¹³⁷ В Европе один километр высокоскоростной железной дороги обходится примерно

136 Harman R. High speed trains and the development and regeneration of cities. – London: Greengauge, 2006. – P. 19-26.

137 Ross J. Linking Europe: transport Policies and Politics in the European Union. - Praeger Publishers, 1998. – P. 76-81.

в сто миллионов евро.

Очевидно, что и России следует идти по этому пути, особенно с учетом ее территориальной протяженности. В контексте решения проблем национальной безопасности, как наиболее полно отвечающей государственным геостратегическим интересам страны, стоит рассматривать не приоритетное создание высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург, а, например, Москва – Екатеринбург или Москва – Красноярск, оптимальный вариант Москва – Владивосток. Регион, желающий пробудить или усилить экономический рост, должен быть нацелен не столько на привлечение инвестиций, которые могут оказаться неэффективными, сколько на привлечение инноваций. В современном мире действует определенная аксиома – именно компании, которые успешно внедряют инновации, получают крупномасштабные инвестиции. Однако чтобы были инвестиции нужна скорость развития, т.е. быстрое модернизационное обновление. Первоочередной задачей для «РЖД» является увеличение скорости стратегического обновления.

Кроме того, спрос со стороны железнодорожной отрасли способен выступать в качестве катализатора роста для целого комплекса высокотехнологичных производств (высоких технологий в металлургии, электротехнической промышленности, топливно-энергетическом комплексе, информационном и телекоммуникационном секторах). Планы российского государства относительно создания высокоскоростных железнодорожных линий для перевозки пассажиров со скоростью до 350 км/ч согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года», выглядят менее амбициозно, чем в европейских государствах. «Стратегия»

предполагает строительство всего 1500 километров таких линий. Вообще этот программный документ планирует развитие железнодорожного транспорта исходя из двух сценариев социально-экономического развития России: энергосырьевого и инновационного. Однако, сегодня, на наш взгляд, нет оснований говорить об инновационном развитии российской экономики, а энергосырьевой сценарий вообще лишен смысла. По многим направлениям поставлены задачи, которые физически нельзя решить, например, к 2015 году.

Внедрение высокоскоростных инновационных технологий соответствует решению двух важнейших задач, стоящих перед современной Россией, таких как привлечение для модернизации экономики, в первую очередь, капиталоемких жизненно важных отраслей и сохранение территориальной целостности страны, через решение проблемы уплотнения обширной российской территории. В этом контексте необходимо отметить, что высокоскоростные железные дороги — это современный индикатор качества жизни и коммуникационных возможностей общества, а также показатель развитости не только транспортной сферы, но и социально-экономического и политического потенциала государства в целом.

Использование в работе железнодорожного комплекса России технологий так называемого пятого технологического уклада, а именно микроэлектроники, телекоммуникаций, гибкой автоматизации и т.д., явно недостаточно, что в конечном итоге может привести к серьезному отставанию технологии транспортного производства от базовых отраслей промышленности в части производительности труда, а значит – к неэффективности производства. В современных экономических условиях расширение мощностей на прежнем техническом уровне означает неизбежное снижение конкурентоспособности российского

железнодорожного транспорта, нередко выступающего инструментом политического позиционирования России и реализации целей ее внутренней и внешней политики. В этой связи подчеркнем, что необходима целевая переориентация капиталовложений на внедрение инновационных технологий на основе приоритета общегосударственных задач и интересов в рамках реализации общей государственной транспортной политики, основанной на учете конкретных исторических условий, имеющихся ресурсов, а также наличия в обществе определенных ценностных ориентаций.

В контексте связи инновационных перспектив с процессами обеспечения национальной безопасности отметим, что в последние годы значительно снизилось качество подготовки специалистов железнодорожного комплекса, в то время как кадровая политика в динамично развивающейся, многофункциональной и комплексно взаимосвязанной системе – наиважнейшая. Она вполне соответствует существовавшему многие годы принципу «Кадры решают все!». Именно кадровый потенциал является важнейшим фактором любой производственной деятельности. На качество образования оказывают влияние такие факторы, как коммерциализация высшего образования, неудовлетворительное финансирование отраслевых учебных заведений, невостребованность многих выпускников. Железнодорожный комплекс относится к той отрасли хозяйства, где сложился достаточно высокий уровень развития транспортной науки и техники, а также сильный кадровый состав, что требует активного участия работников в управлении, в процессе принятия решений, иначе система обрекает себя на неэффективную работу. Ученые, работающие в ключевых направлениях становления нового технологического уклада, и вузы,

готовящие специалистов соответствующего профиля, должны получать достаточное финансирование для полной реализации своего творческого и образовательного потенциала.

В частности, ежегодно на НИОКР и технологическое обновление такие транснациональные корпорации, которые заняты выпуском железнодорожной техники, как Siemens (Германия), Bombardier (Канада и Швейцария), Alstom (Франция) и Hitachi (Япония), затрачивают более 300 млн. евро каждая, что более чем в десять раз превышает аналогичные показатели по всем российским отраслевым предприятиям.¹³⁸ Более того, произошедшая глобализация рынка технического снабжения железнодорожных комплексов не только тесно связана с деятельностью крупных компаний с международным статусом (ТНК), которым доступны финансовые, политические и кадровые ресурсы, но и произошла во многом под их диктовку.¹³⁹ Ускользание национальной почвы в столь важном сегменте может привести Россию к зависимости от промышленных центров мирового глобального капитализма и утрате статуса конкурентоспособной промышленно-железнодорожной державы. Уже сейчас исследования подтверждают, что «развитие отечественной железнодорожной транспортной сети сдерживается низким уровнем развития предприятий промышленного железнодорожного транспорта».

138 Липатов В.А. Механизм согласования интересов государства и предпринимателей при разработке и реализации промышленной политики (на примере железнодорожного машиностроения): Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата политических наук. - М., 2006. - С. 20.

139 Багвелл Д.М., Байрд Р.В. Глобализация рынка железнодорожной промышленности // Железные дороги мира. - 2000. - №6. - С. 19-20.

140 Шевченко С.Г. Совершенствование экономических методов и моделей управления развитием предприятия промышленного железнодорожного транспорта. Автореферат диссертации на соиск. уч. степени канд. экон. наук. - М., 2009. - С. 3.

Совершенно очевидно, что в основе экономического роста лежат не схоластические модели рыночного равновесия, а научно-технический прогресс.

Актуальной проблемой в инновационном развитии России является объединение всех видов транспорта в единое информационное поле и создание единой информационной инфраструктуры транспортного комплекса, поскольку отсутствие интеллектуальных интегрированных систем управления становится барьером на пути дальнейшего развития не только транспортной отрасли, но и всей российской экономики. Данную проблему необходимо решать путем принятия закона об информационно-инновационном транспортном обеспечении. За основу можно было бы взять геоинформационную модель,¹⁴¹ через призму которой можно смотреть на рациональное использование существующих транспортных сетей современной России и рассматривать идеологию их развития в дальнейшем.

В корпоративной политике «РЖД», относительно российской модели информационной интеллектуальной транспортной системы, исходили из того, что это должна быть единая информационная среда технологического взаимодействия различных видов транспорта, включающих в себя объединенную сеть связи, единые протоколы и стандарты взаимодействия участников, единый портал услуг и консультаций, единую нормативно-справочную библиотеку документов, единую модель информационного сопровождения транспортно-логистических процедур, единую систему обеспечения

141 Геоинформатика транспорта.- М.: ВИНТИ РАН. 2006.

информационной безопасности.¹⁴² В тоже время, отметим, что возможность применения космических технологий в различных сегментах деятельности железнодорожной отрасли со стороны корпорации «РЖД» используется крайне мало. При этом, ожидаемый социально-экономический эффект от внедрения интеллектуальных транспортных систем в России, по аналогии с эффектом от внедрения в Западной Европе и США, может составить до 10 процентов прироста ВВП, привести к сокращению дорожно-транспортных происшествий на 30 процентов, снижению потребления топлива на 20 процентов и повышению занятости населения на 5 процентов.

Без активного организационного и финансового участия органов государственной власти в транспортном строительстве современной России не обойтись. В этом процессе должны быть точно и правильно расставлены акценты национальных приоритетов, чтобы весь дальнейший ход стал необратимым не только в пользу российского общества и государства, но и в пользу как можно большего числа политических союзников и деловых партнеров современной России. Невозможно представить себе государственную политику, реализующую национальные интересы и не ставящую задач развития транспортной инфраструктуры, которая в современных условиях является драйвером модернизационного развития. Таким образом, ориентация на интенсивное транспортное развитие выступает индикатором политической стабильности, а, в конечном счете, политической безопасности Российской Федерации.

Экономическая политика современной России – геоэкономический подход к развитию железнодорожного

142 Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006. – С. 288.

комплекса

В глобализационных процессах начала XXI века транспортные системы занимают ключевую роль. Они во многом структурируют социально-политические и экономические отношения, выступают важным элементом политического позиционирования властных субъектов. Кроме того, процесс глобализации как никакой другой способствует возникновению технологических макросистем, в том числе в области транспорта, которые априори не могут быть лишены определенной политической окраски. Современными исследователями довольно часто обращается внимание на развитие тенденций глобализации, которые обусловили и различные подходы к пониманию этого исторического явления, которое, на наш взгляд, должно рассматриваться как основная тенденция развития мирового политического процесса.

Концепция глобализации помимо объективной научной оценки тенденций развития современного мира, представляет собой своего рода идеологию отказа от государственного суверенитета, его растворения в глобальных или транснациональных сетях.¹⁴³

Согласно подходу неореализма¹⁴⁴ и теории комплексной взаимозависимости,¹⁴⁵ которые применялись нами при анализе

143 Сорос Д. О глобализации. / Пер. с англ. А. Башкирова. – М.: Эксмо, 2004.

144 Waltz K. Theory of International Politics. - N.Y.: Random House, 1979; Кастельс М. Глобальный капитализм // Экономические стратегии, 2000. - №3; Кочетов Э.Г. Глобалистика как геоэкономика, как реальность, как мироздание. – М.: Прогресс, 2001; Глобальное сообщество: новая система координат (подходы к проблеме). – Спб.: Алетейя, 2000; Неклесса А.И. Глобализация: новый цивилизационный контекст // Безопасность Евразии, 2001. – №1.

145 Keohane R., Nye J. Transnational Relations and World Politics. -

национальных интересов современной России в контексте геостратегических перспектив ее железнодорожного комплекса, на мировой арене просматривается все более очевидно ресурсно-сырьевая ориентация и специализация огромных пространств. Это усугубляется достаточно сложными системными процессами, характеризующими современную мировую экономику, которая попала в фазу так называемого «изматывания» и дополняется своеобразным отношением современных глобализированных мировых политических институтов по отношению к так называемым «странам-париям» и зонам «падающих» стран, что подтверждается следующим: «Торговая модель, расширяя и культивируя перекос в товарообороте, в нарастающем темпе «вгоняет» экономику в структурный кризис, прежде всего тяжелое машиностроение, транспорт, экологию», и одновременно «мировые интернационализированные воспроизводственные циклы (ядра), подпитываемые (через внешнюю торговлю и утечку финансов) национальными ресурсами, не допускают большинство стран в свои транснационализированные блоки, к мировому доходу»¹⁴⁶. Такое развитие, на наш взгляд, не может не создавать новых проблем не только для национальной безопасности отдельной страны, в частности России, но и для всей международной стабильности и безопасности.

Процесс глобализации сопряжен с издержками и угрозами для национальных экономик, причем не только бедных, но и богатых стран.

Cambridge, M.A.: Harvard University Press, 1972; Гоцуляк И.Ф. Геоэкономическая стратегия развития национальной экономики и транснационализация производства // Безопасность Евразии, 2002. - №2; Неклесса А.И. Геоэкономическая система мироустройства // Глобальное сообщество: картография постсовременного мира / Ред. совет: А.И. Неклесса и др. – М.: Вост. лит., 2002; Харламова Ю.А. Железнодорожный комплекс РФ как транснациональная корпорация // Транспорт Российской Федерации, 2007. - №9; Чумаков А.Н. Глобализация. Контуры целостного мира. – М.: Проспект, 2005.

146 Кочетов Э. Геоэкономический (глобальный) толковый словарь (фрагменты словаря) // Безопасность Евразии, 2002. - №3. – С. 221.

Выгоды от глобализации распределяются неравномерно и, по мнению народов многих стран, несправедливо. Государства, а также союзы государств, обладающие более развитым экономическим, научно-техническим, транспортным и интеллектуальным потенциалом, в процессе глобализации неуклонно наращивают свои конкурентные преимущества и ставят менее развитые страны в условия неэквивалентного экономического обмена и односторонней зависимости. Происходит расслоение мира на доминирующее ядро и зависимую периферию. Односторонние преимущества при распределении выгод от глобализации затрудняют гармоничное развитие мировой экономики, оставляют многие страны и регионы на обочине прогресса и даже вне его, что подтверждается целым рядом фундаментальных исследований.¹⁴⁷

Одним из креативных теоретико-методологических направлений исследования политических процессов современной России в новых мировых условиях является концепция геоэкономического пространства и интернационализированных воспроизводственных ядер, предложенная в работах Э.Г. Кочетова, которая как научная модель вполне обоснованно может быть применима к изучению российского железнодорожного комплекса и к моделированию сценариев его будущего развития в рамках

147 Азроянц Э.А. Глобализация: катастрофа или путь к развитию? Современные тенденции мирового развития и политические амбиции. – М.: Издательский дом «Новый век», 2002; Володин А.Г., Широков Г.К. Глобализация: начала, тенденции, перспективы. – М.: Институт востоковедения РАН, 2002; Глобальное сообщество: картография постсовременного мира / Ред. совет: А.И. Неклесса и др. – М.: Вост. лит., 2002; Кочетов Э.Г. Глобализация и ее влияние на мировое развитие (базовые акценты при построении стратегии национальной безопасности) // Безопасность Евразии, 2006. - №1.

геоэкономической парадигмы.

Целесообразность геоэкономического подхода нам видится в том, что «многие политические решения содержат в себе значительный экономический компонент, а отсюда следует, что заметную роль в политологии должны играть модели, разработанные в рамках экономической науки. И экономические, и политические процессы включают в себя в качестве важной составляющей «рациональное» (т.е. целенаправленное) принятие решений в условиях неопределенности, конкретных ограничений и зачастую соперничества. ... Хотя политология на сегодняшний день заимствовала из экономики больше, чем экономика из политологии, разработчики экономических моделей начинают все больше осознавать необходимость введения в свои модели политических компонентов».¹⁴⁸

Можно утверждать, что происходит процесс экономизации политики, когда решение политических задач и достижение политических целей происходит экономическими методами. В тоже время, слияние политики и экономики представляет из себя некую сложнорасчленимую целостность. Таким образом, резко возросшее влияние экономических процессов на эволюцию геополитической ситуации на планете с полным правом можно отнести к новым обстоятельствам, которые моделируют современный мир.

Геополитическое пространство как методологическая категория постепенно замещается геоэкономическим. Утрату влияния геополитики К.Э. Сорокин, в частности, объясняет так: «На Западе, для которого традиционная геополитика была как бы «родной», отчасти

148 Мангейм Дж.Б., Рич Р.К. Политология. Методы исследования. (Пер. с англ.; предисл. А.К. Соколова.) - М.: Весь Мир, 1997. - С. 4.

утрачено к ней доверие из-за неспособности адекватно объяснить недавние пертурбации в политической модели мира и предсказывать будущие события»¹⁴⁹. Кроме того, после окончания холодной войны перед политологами встала сложная задача – разработать новую парадигму, которая смогла бы выявить главный источник конфликтов в современном мире, объяснить динамику политических процессов, с которой, очевидно, самостоятельно им сложно справиться.

Попытка обосновать и обнажить фундаментальные начала и принципы новой гуманитарной парадигмы мирового развития, выстроить ее теоретический и методологический контур, описать механизмы функционирования мировой системы в условиях глобальных перемен, достаточно успешно, на наш взгляд, реализовалась в российской школе геэкономике (Э.Г. Кочетов, А.И. Неклесса, М.А. Чешков, Ю.В. Шишков, И.И. Лукашук, Г.В. Петрова, А.Д. Богатуров, Е.В. Сапир, Е.Д. Фролова, В.В. Соколов, Э.П. Григорьев, Ю.Г. Липец, Д.Н. Замятин, М.А. Пивоварова, В.И. Пантин и др.).¹⁵⁰

149 Сорокин К.Э. Геополитика современного мира и Россия // Полис, 1995. - №11. – С. 8.

150 Кочетов Э.Г. Геэкономика и внешнеэкономическая стратегия России // Мировая экономика и международные отношения, 1994. - №11; Кочетов Э.Г. Геэкономика. (Освоение мирового экономического пространства): Учебник. – М.: БЕК, 1999; Кочетов Э. Геэкономический атлас мира как логистическая система нового класса // Безопасность Евразии, 2001. - №3; Кочетов Э. Геэкономический (глобальный) толковый словарь (фрагменты словаря) // Безопасность Евразии, 2002. - №3; Кочетов Э.Г. Ориентиры внешнеэкономической деятельности (национальная экономика и предприятия в системе мирохозяйственных связей). – М.: Экономика, 1992; Неклесса А. И. Проект «Глобализация»: глобальные стратегии в преддверии новой эпохи // Безопасность Евразии, 2000. - №1; Сапир Е.В. Геэкономическая теория (гносеологические корни современной геэкономической концепции) // Безопасность Евразии, 2003. - №2.

В этом контексте важно подчеркнуть, что попытка обоснования новой парадигмы развития современного мира (после Второй мировой войны) была предпринята и американской геоэкономической школой. Среди крупнейших представителей американской школы следует назвать Э. Люттвака, Э. Лейшона, У. Нестера, П. Дикена¹⁵¹.

Наглядно современный геоэкономический мир вполне обоснованно представляется в следующем виде: «...это новый предел международной политической системы. Тут смешались воедино и правят бал весьма различные персонажи: влиятельные международные организации, констелляции государств, контуры которых определяются их социально-экономическими интересами; страны-системы, отходящие от одномерной модели национальной государственности; наконец, разнообразные, порой весьма экзотичные транснациональные структуры и их коалиции. Последовательное сопряжение всей этой геоэкономической мозаики с прежней политической картографией единственная возможность уловить (и более-менее внятно описать) то полифоничное мироустройство, которое складывается сейчас на планете.¹⁵² Вся эта сложнейшая структура геоэкономического пространства поглощает и геополитику, и геополитическую борьбу, которая происходит теперь внутри глобальной экономики, действующей по иным законам и правилам, нежели в прошлом

151 Luttwak Ed. From Geopolitics to Geoeconomics // The National Interest. 1990. - №20; Leyshon A. Geoeconomic intellectuals and post-cold war economic discourse // Geography of Economies. Ed. R. Lee and J. Wills. – London: Arnold, 1997; Nester W. International Relations: geopolitical and geoeconomic conflict and cooperation. – N.-Y.: HarperCollins College Publishers, 1995; Dicken P. A new geo-economy // Dicken P. Global Shift: transforming the world economy. – N.-Y.: Guilford Press, 1998.

152 Неклесса А.И. Глобализация: новый цивилизационный контекст // Безопасность Евразии. - №1. - 2001. – С. 122.

геополитическом мире.

В предлагаемом формате вполне закономерным представляется определение сущностной составляющей транснациональных корпораций, поскольку именно они определяют так называемые правила игры в современном глобальном геоэкономическом мире. Система транснациональных корпораций является основным двигателем планетарной перестройки. Эти экономические организмы обладают огромной политической мощью и контролируют на сегодняшний день большую часть мирового экономического пространства, выстраивая сложноподчиненную конструкцию глобальной экономики, в частности, значительным превышением темпов экспорта капитала по сравнению с динамикой мировой торговли. Кроме того, огромные экономические ресурсы корпораций, как правило, являются существенным фактором воздействия на центры принятия политических решений. Достаточно сказать, что «в списке 100 крупнейших экономик мира (понимаемых как национальные и транснациональные экономические организмы) 51 позицию занимают ТНК»¹⁵³. Кроме того, рождение и интенсивное развитие ТНК привело к появлению глобального экономического пространства, агенты которого в состоянии оказывать значительное влияние на политические, культурные и иные процессы как в отдельных государствах, так и в целых регионах (Африка, часть Латинской Америки, СНГ). Согласимся, что наиболее радикальной метаморфозой постсовременного государственного строительства является корпоративная практика, эволюционирующая к планетариуму динамичных и автономных констелляций (государств-корпораций) с различным уровнем

153 Неклесса А.И. Глобализация: новый цивилизационный контекст // Безопасность Евразии. - №1. - 2001. - С. 115.

технологического развития, объемом внутренних и внешних полномочий. С точки зрения концепции глобализации современные транснациональные корпорации – это система устойчивых взаимосвязей между предприятиями, действующими на территории различных суверенных государств в целях производства товаров и получения дохода на основе сохранения национального контроля над акционерным капиталом. Некоторые аспекты научного осмысления транснационализации железнодорожной сферы содержатся в исследованиях Т. Болдена, Р. Хармана, Ю.М. Копылова, Р.Г. Леонтьева, В.И. Якунина.¹⁵⁴

Можно прямо сказать, что на смену силовому геополитическому инструментарию, характерному для уходящих в прошлое эпох, приходит геэкономический технократический инструментарий, представленный в виде сетевых экономических структур, энергетических, телекоммуникационных и транспортных систем. Политика ОАО «РЖД», реализующего масштабные транспортные проекты, в рамках трех основных геополитических осей Евразийского континента,¹⁵⁵ вполне согласуется с геэкономической парадигмой, образуя новую конфигурацию транспортно-политических и

154 Bolden T., Harman R. Realising the New Opportunity for the Railways. - Oxford: Blackwell, 2004; Государственная политика начала XXI века: реформирование железнодорожного транспорта России. – М.: ВИНТИ РАН, 2003; Леонтьев Р.Г. Транссиб – регионам России: Научное издание. – Хабаровск: Приамурское географическое общество, 2000; Леонтьев Р.Г. Исторический шанс – госкорпорация «Транссибирский экспресс Европа – Азия» // Бюллетень транспортной информации, 2000. – №2; Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006; Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. – М.: Мысль, 2005.

155 Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006. – С. 66-67.

геостратегических связей.¹⁵⁶ Именно «инфраструктура РЖД обеспечивает России геоэкономическую связь азиатских и европейских рынков, а может обеспечивать также и связь американских рынков с азиатскими и европейскими, являясь технологией, обеспечивающей связность мировых рынков».¹⁵⁷ Транспортную систему России в общем и железнодорожную в частности, с учетом глобализационных процессов необходимо рассматривать как неотъемлемую часть мировой транспортной системы, в соответствии с чем российский транспорт должен иметь возможность осуществлять гибкое и интегрированное взаимодействие с транспортными системами других стран.

Характеризуя глобализацию как современный процесс модернизации локальных культур, руководитель японской корпорации «Сони» А. Морита уверен, что он должен сочетаться с достижениями формирующейся глобальной мультикультурной цивилизации в результате культурной гибридизации, т.е. конструктивного сотрудничества и взаимообогащения культур в рамках культурных регионов, что возможно при условии институционализации сетевых форм самоорганизации и межкультурной коммуникации. Геостратегия развития российского железнодорожного комплекса как совместных усилий целого ряда стран в процессах построения транспортных сетевых форм самоорганизации и межкультурной коммуникации различных цивилизаций требует, на наш взгляд, должного

156 Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. – М.: Мысль, 2005.

157 Громыко Ю.В., Крупнов Ю.В. Транспортное цивилизационное продвижение – конкретный сценарий развития России. Стратегический доклад D8. Концептуальное расширение российской повестки дня G8 – 2006. – М: Институт мирового развития, 2007. – С. 48.

общественного и государственного внимания. Созданный современный геоэкономический мир стал, на наш взгляд, новым пределом международной политической системы. В этих условиях роль железнодорожного комплекса в осуществлении внешнеэкономических связей России требует четкой и рациональной оценки со стороны политических элит, поскольку вовлечение транспорта в процессы глобализации предполагает его рассмотрение как важнейшего фактора внешнеполитического влияния.

Современное ОАО «РЖД», хотя и является по определению национальной компанией России, однако в силу административного, национального устройства, географического положения страны ее необходимо рассматривать именно как глобальную в процессах усиления российских конкурентных преимуществ. При этом железнодорожный комплекс, организационно оформленный в российскую транснациональную корпорацию «РЖД», получает возможность превратиться не только в активного агента и инструмент государственной политики, но и стать одним из основных транспортных агентов в мировом масштабе, мощным субъектом глобального рынка в мировом коммуникативном пространстве и в процессах международного разделения труда, прежде всего, в силу своей экономической состоятельности.

Транснационализация корпорации «РЖД» будет играть особую роль в процессах зависимости и взаимозависимости, поскольку они «часто ассоциируются с транснациональным транспортом и финансами».¹⁵⁸ Для сохранения контроля над евразийским пространством данная форма организации железнодорожного

¹⁵⁸ Keohane R., Nye J. *Transnational Relations and World Politics*. - Cambridge, M.A.: Harvard University Press, 1972. – P. 112.

комплекса представляется наиболее оптимальной. Согласимся, что «транснациональные организации могут хорошо послужить целям внешней политики государства, как в качестве средства контроля, так и для заключения желаемого альянса».¹⁵⁹

В современных условиях все большего внимания стали заслуживать факторы не геополитического, а геоэкономического характера. В основе геополитического конфликта теперь находится геоэкономика, которая породила и новый тип войн, так называемых геоэкономических войн, пришедших на смену классическим – «торговым» и «холодным». С точки зрения геоэкономической транспортной борьбы современная Россия продолжает уступать свои очевидные преимущества, в том числе и в железнодорожной сфере.

Можно с уверенностью констатировать, что в целом мир втягивается в глубокий глобальный кризис («кризис индустриализма», «третья волна цивилизации»), симптомами которого служат частные кризисы – экономический, энергетический, демографический, культурный и др. В этих условиях Россия оказалась первой крупной цивилизацией, которая испытала на его себе воздействие в радикальной и жесткой форме. Так, в результате культа новаций и технологических преимуществ были подавлены жизнеспособные производственные структуры в угоду новейшим. Применительно к российскому железнодорожному комплексу отметим, что, продвигая идею замещения обычных перевозок контейнерными и идею создания крупных технологически оснащенных логистических интермодальных транспортных центров, железнодорожный транспортный комплекс

159 Keohane R., Nye J. *Transnational Relations and World Politics*. - Cambridge, M.A.: Harvard University Press, 1972. – P. 123.

России испытывает серьезные трудности с формированием грузопотока, даже с учетом того обстоятельства, что российские железные дороги занимают второе место в мире по протяженности сети, первое место по уровню электрификации и обладают лучшими, с точки зрения, географического пространственного положения, транзитными возможностями, в отличие от морских путей. Вместе с тем, следует особо подчеркнуть, что речь идет не о противодействии инновационному обновлению транспортной инфраструктуры (как раз для системы РЖД этот момент – наиважнейший), а об оптимизации «цикла жизни» жизнеспособных транспортно-технологических структур. Так, по данным статистики, доля перевозимых контейнерных грузов из РФ оценивается по экспорту лишь в 6 процентов¹⁶⁰. Более того, из-за ввода в строй нового тоннажа контейнеровозов конкурентные России морские ставки фрахта упали на 300 долларов США, а ставка грузоперевозок по Транссибу возросла.¹⁶¹ Все эти процессы свидетельствуют о положении «ведомых» в реализации государственной транзитной политики.

Кроме того, по оценкам специалистов, дальнейшие перспективы развития грузовых перевозок во всем мире напрямую будут связаны с их контейнеризацией. Ежегодный прирост специализированных контейнерных перевозок все время увеличивается и в целом опережает даже рост мирового производства. В этих условиях транснациональные, прежде всего судоходные, компании опираются на многоуровневую государственную, региональную и международную поддержку, в частности, через проводимую ценовую (тарифную)

160 Хмель В.А. Транзитный потенциал транспорта России. – М.: ВИНТИ РАН, 2005. – С. 86.

161 Балакин В.И. Перспективы российско-корейского сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. - №7, 2006. – С. 6.

политику. Подобного нельзя сказать о российских компаниях, например ОАО «РЖД», которой еще предстоит принять характер транснациональной корпорации для более широкого глобального позиционирования в интересах российского государства и общества.

Авторы парадигмы геоэкономического развития современной мировой цивилизации с достаточной долей уверенности заявляют об определенной смене приоритетов. Вместо идеологических конструкций и стратегий геополитики на первый план выступает теперь идея о приоритете геоэкономического фактора развития мировой хозяйственной системы над геополитическим. Центральным вектором мирового развития стала геоэкономика, оттеснив геополитику на вторые роли и вступив в тесный контакт с геостратегией. При этом все атрибуты, ранее присущие геополитической модели, поменялись до неузнаваемости. Все с большей очевидностью геоэкономические приоритеты и устремления становятся доминирующими как в деятельности государств, так и других влиятельных субъектов, в частности, транснациональных корпораций или финансово-промышленных групп. Важно отметить, что Россия одна из первых осознала этот новейший геоэкономический вызов. В частности, на характерных примерах вытеснения с мирового транспортного рынка, где ее присутствие долгое время было неоспоримым. Таким образом, в современном глобальном мире политические процессы развиваются по своим законам: здесь формируются свои движущие силы, свои коммуникации и направления движения.

По мнению представителей отечественной геоэкономической школы Россия может незаметно для себя оказаться в изоляционистско-агрессивном состоянии, в стороне от главенствующего вектора

мирового развития (геоэкономического), если не обратит внимания на геоэкономический передел мира и своевременно не предвосхитит модель нужного геоэкономического поведения, в том числе и применительно к развитию российского железнодорожного комплекса.

Согласимся, что «в России уже можно считать достигнутым на научно-концептуальном уровне понимание того, что на главенствующие позиции вышло геоэкономическое пространство, образовав специфический симбиоз с геополитикой и военно-стратегической компонентой, подчинив их геоэкономике».¹⁶² Сущностное содержание понятия «геоэкономическая война» как «запредельного» (выходящего за административные границы государств) фактора конкурентной борьбы сводится к тому, что ущерб наносится невоенными методами, по четко спланированной стратегии, носящей внешнеэкономический характер и все более усложненный комплекс применяемых приемов. По мнению Э.Г. Кочетова, «для России это представляет угрозу высшего ранга – изматывание милитаризмом заменяется (дополняется) техногенным изматыванием»,¹⁶³ что обрекает российское государство, с учетом реализации действующей экономической политики, на отставание от развитых стран и в конечном итоге на невозможность его преодоления.

Для любой национальной экономики, не исключая и российскую, в условиях глобализации становится главной и первостепенной важности задача продвижения к интернационализированной экономической системе. Национальный и

162 Кочетов Э.Г. Глобализация и ее влияние на мировое развитие (базовые акценты при построении стратегии национальной безопасности) // Безопасность Евразии, 2006. - №1. – С. 318.

163 Кочетов Э. Геоэкономический (глобальный) толковый словарь (фрагменты словаря) // Безопасность Евразии, 2002. - №3. – С. 237.

даже региональный масштаб сегодня явно недостаточен, поскольку глобализация изменяет фундаментальные качества политических процессов. Выбор ограничен: либо встраиваться в чужую экономическую систему и занимать какое-либо отдельное звено, продвигаясь к центральному ядру этой системы, либо создавать самостоятельно интернационализированную национальную экономическую систему и ее воспроизводственные ядра, втягивая в национальную экономику отдельные мировые структуры и самостоятельно формируя стратегию поведения. В данном контексте современному российскому государству необходимо оценить свои возможности, в частности, в железнодорожной сфере.

С учетом глобальных общемировых тенденций очевидным является тот факт, что экономика России бедна крупными экономическими структурами, которые сочетали бы в себе набор функций, позволяющих не только успешно конкурировать с мировыми транснациональными корпорациями, но и противостоять их политическим вызовам. Лозунгом дня во всем мире является «совместность», это в полной мере относится и к концентрации производства, финансовых активов. Так, характерная тенденция последнего времени, основу которой составляет принцип глобального управления и финансово-правового регулирования мировых общественно-политических процессов, долгосрочного рыночного перераспределения ресурсов и взимания на этой основе геоэкономических рентных платежей, тесно связан с институтом транснациональных корпораций.

Создание российской государственной транснациональной корпорации в железнодорожной отрасли способно, на наш взгляд,

решить целый ряд проблем, которые существенно сдерживают процессы усиления конкурентного преимущества России в этом направлении. По опыту создания других корпораций очевидно, что в результате транснационализации ОАО «РЖД» удастся улучшить инвестиционный климат в отрасли, повысить эффективность государственного заказа и централизованных капиталовложений, усовершенствовать управляемость финансовыми активами, увеличить доходность от внешнеэкономических связей с одновременным пресечением контрабандного ввоза и вывоза товаров. В этой связи важно подчеркнуть, что национальные интересы закрепляются уже не на политических, а на экономических границах, а носителями этих интересов выступают транснационализированные структуры, которым государства делегируют реализацию своих национальных интересов. Более того, согласимся с мнением А.И. Неклессы, что усиление позиций отраслевых конгломератов, корпораций, как деятельностных, так и региональных (территориальных), и даже отдельных предприятий, оказывается все более косвенным образом, связано с успехами национальной экономики в целом.¹⁶⁴ А также с мнением С. Ю. Глазьева, что главной задачей экономической политики должно стать повышение конкурентоспособности и улучшение организации производства, и в этих целях нужно стимулировать формирование целостных конкурентоспособных вертикально интегрированных корпораций в ключевых отраслях производства.¹⁶⁵ Кроме того, учитывая разносторонний характер современных политических процессов, можно также говорить о появлении категории «политическое пространство»,

164 Неклесса А.И. Горизонты глокализации национальной государственности // www.rusrand.ru/electro/dolgostro/memorandum/

165 Глазьев С.Ю. Почему мы самые богатые, а живем так бедно? - М.: Терра, 2003.

где вполне можно выделить и «железнодорожное политическое пространство», поскольку оно отражает вопросы распределения политически значимых ресурсов и стратегии контроля над ресурсами на современном этапе.

Крупные российские фирмы (включая «РЖД») вступили в фазу интернационализации своей хозяйственной деятельности относительно недавно. Они вынуждены конкурировать с более опытными ТНК развитых стран, преодолевая отсталость технологий и отсутствие опыта управления сложными организационными структурами в международном масштабе. Такие факторы как отсутствие достаточного опыта международных операций, слабое знание особенностей международного права, недостаточная динамика роста производительности труда и слабая инновационность сдерживают многие ведущие российские фирмы от продвижения на мировой рынок.

Сложившиеся в России государственно-монополистические структуры, к каким относится и железнодорожный комплекс, уже содержат элементы постиндустриальной модели мирохозяйственного устройства. Целый ряд отраслей отобилизовывается для выхода в мировое геоэкономическое пространство (ТЭК, аэро-космический комплекс, металлургия и др.). На очереди транснационализация российского железнодорожного комплекса, который с его многочисленными компонентами вполне может стать мощной российской транснациональной структурой, способной на равных принять участие в борьбе за мировой доход в процессе подключения к мировой инновационно-технологической системе. Кроме того, новая мировая глобальная ситуация складывается именно под воздействием техногенного фактора. Железнодорожный транспорт России – это один

из немногих путей трансформации российского пространственного ресурса в геоэкономический эффект. Транснационализация деятельности крупных российских компаний (в том числе и «РЖД») отражает общую тенденцию мирового роста прямых иностранных инвестиций.

Железнодорожный комплекс также одна из немногих реальных возможностей России (наряду с энергетическими источниками, военными и аэрокосмическими технологиями) в плане выхода на новые геостратегические рубежи. При этом руководителями и политическими элитами должно быть учтено, что глобализацию инициируют, направляют и проводят в жизнь вполне определенные транснациональные круги Северной Америки, Европы, Китая и Японии, реализующие в этом процессе свои геоэкономические и геополитические интересы, как правило, не совпадающие с национальными интересами других стран и регионов.

В указанных обстоятельствах российский железнодорожный комплекс имеет возможность превратиться в политический инструмент, наделенный стратегически значимым статусом, как носитель российских национальных финансово-политических интересов, поскольку общий потенциал рынка контейнерных перевозок между странами Юго-Восточной Азии и Европы имеет реальную возможность составлять ежегодно около 20 млрд. долларов.¹⁶⁶

Среди индустриальных стран мира Россия как государство не в должной мере является союзником, партнером и участником национальных суперкорпораций, что, на наш взгляд, недопустимо. Статус железнодорожного комплекса России как «станового хребта» ее

¹⁶⁶ Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. – М.: Мысль, 2005. – С. 153.

экономики и связующей хозяйственно-политической матрицы, оформившийся на протяжении более чем столетнего исторического периода, традиционно обязывает активно применять методы государственного регулирования как в ее создании, так и в управлении. Железнодорожный комплекс и в Российской империи, и в Советском Союзе, и в Российской Федерации функционировал как единый, органически целостный, непрерывный во времени и пространстве, размещенный на огромной территории производственно-технологический комплекс. Кроме того, «развитие российских железных дорог на территории в данных нам природно-климатических и геополитических условиях также, в конечном счете, стало возможным в результате деятельности общественного субъекта — государства».¹⁶⁷

Как показывает не только наш, но и мировой опыт, государство и большие бизнес-структуры являются главными субъектами и проводниками промышленно-технологической политики. Государству в выстраивании моделей геостратегических маршрутов российского железнодорожного комплекса должно отводиться ведущее значение по нескольким причинам. Во-первых, с учетом инерции идей этатизма, которые прочно закрепились в национальном сознании и отразились в психологических и культурных установках, российское государство, следуя исторической логике, обязано принять на себя роль «глобального предпринимателя», формируя «ударные финансово-промышленные группировки стратегического статуса» и делегируя им реализацию национальных интересов в борьбе за мировой доход,¹⁶⁸ что

167 Каравеева И. О роли государства в развитии промышленного предпринимательства в России до 1917 года // Вопросы экономики. - 1996. - №9. - С. 55.

168 См. подробнее: Кочетов Э.Г. Ударная роль российских структур в реализации национальных геоэкономических интересов; Кочетов Э.Г.

с успехом может делать железнодорожный комплекс. При этом «только государство как субъект принятия государственных решений способно воспринимать тот или иной фрагмент действительности в качестве релевантной проблемно-управленческой ситуации и в соответствии с этим выстраивать процесс целеполагания и целедостижения».¹⁶⁹

Во-вторых, согласимся с мнением члена-корреспондента РАН Р.Г. Яновского, что «недооценка роли российской государственности в общем механизме социально-экономического процесса в качестве определяющего источника эффективности каждого из других общественных институтов увеличивает масштабы разрушительных тенденций в социальных отношениях и экономике».¹⁷⁰

В-третьих, к таким решениям Россию побуждают ближайшие конкуренты, в частности, китайские власти в 2006 году приняли решение о переводе грузов в график высокоскоростного железнодорожного движения, что было поддержано государством в финансово-организационной части. В итоге к концу 2006 года китайские железные дороги перевезли одну четверть мирового железнодорожного грузопотока.¹⁷¹ Расширение и модернизация

Геоэкономический (глобальный) толковый словарь (фрагменты словаря) // Безопасность Евразии. - 2002. - №3.

169 Соловьев А.И. Колебательно-маятниковый механизм принятия государственных решений: к обоснованию когнитивной модели // Полис. - 2005. - №5. - С. 6.

170 Яновский Р.Г. Глобальные изменения и социальная безопасность. – М.: Academia, 1999. – С. 135.

171 Якунин В.И. Природные ресурсы России – путь к богатству или бедности, экономические перспективы России // Труды Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования. - Выпуск №8. – М.: Научный эксперт, 2007. – С. 9.

железнодорожной сети Китая идет по трем направлениям: 1) строительство новых железных дорог; 2) реконструкция и техническое совершенствование старых путей электрификации, сооружения вторых путей, технической реконструкции узлов, сигнализации и т.д.; 3) сооружение пассажирских высокоскоростных железных дорог. Кроме того, в целях привлечения дополнительных инвестиций в транспортный сектор постепенно стали реформироваться система капиталовложений и источники финансирования транспорта – был открыт транспортный рынок, поэтапно началась отмена всех ограничений на иностранные инвестиции, стали диверсифицироваться объекты и методы инвестиций, совершенствоваться рынок инвестиционных проектов. Китайское правительство активно стимулирует продвижение отечественных инноваций, страна становится мощным притягательным центром, привлекающим венчурный капитал для разработки новых технологий, в том числе в железнодорожной сфере.

В этих обстоятельствах должны, прежде всего, измениться задачи МИДа РФ, который обязан нести ответственность за те инвестиции, которые мы получаем, за эффективность их отдачи, а также за выход наших транснационализированных структур за национальные рамки, за внешнюю хозяйственную стратегию России. Согласно мнению современного российского политического лидера В.В. Путина, «процесс интеграции России в мировую экономику не должен сводиться к тому, чтобы только стать участником как можно большего числа международных структур. Нужно в первую очередь учиться концентрировать финансовые, организационные, кадровые ресурсы там, где есть реальная отдача для России».¹⁷² Уровень национальной

¹⁷² Путин В.В. Российская дипломатия как никогда прежде должна сегодня помогать решению общенациональных задач // Международная жизнь. - 2004. - №7-8. – С. 100.

безопасности в современный период определяется именно нюансами экономической политики и большого количества переговоров, способами экономического давления, санкциями, ограничениями и умениями и возможностями противостоять им, оперируя новейшими геоэкономическими технологиями с последующим выходом на трансграничные финансовые потоки, что с полным основанием можно отнести и к железнодорожной сфере. Выразим уверенность в том, что хотя компания «РЖД» и выходит на рынки строительства железнодорожной инфраструктуры в странах Ближнего Востока, Азии и Латинской Америки, она могла бы в большем объеме использовать референции советского времени, когда строились транспортные объекты в развивающихся странах и странах социалистического лагеря.

Выход воспроизводственных процессов за национальные рамки привел к появлению экономических границ, не совпадающих с национальными. «Новая мировая ситуация поставила под сомнение исключительную роль национальных государств, чьи реальные, хотя и «пунктирные» границы в экономистичном мире заметно отличаются от четких административно-государственных линий, выдвигаясь за их пределы (или наоборот, «вдавливаясь» в них), проявляясь в ползучем суверенитете множащихся зон национальных интересов и региональной безопасности. Политическая и экономическая картография мира все чаще конфликтуют между собой, все дальше расходясь в определении территорий и границ актуальной реальности».¹⁷³ Указанные преобразования существенно отразились как на мировой, так и на российской транспортной системе, поскольку произошел опережающий рост международной торговли по сравнению с ростом ВВП многих стран. В свою очередь, этот глобальный процесс придал национальным

¹⁷³ Неклесса А.И. Глобализация: новый цивилизационный контекст // Безопасность Евразии. - 2001. - №1. – С. 122.

транспортным системам статус важнейшего элемента управления экономикой. В частности, «крупные специализированные транспортно-распределительные центры международного значения стали формироваться на рыночной основе и подвергаться постоянной трансформации»¹⁷⁴. Вследствие выхода воспроизводственных процессов за национальные рамки на мировой карте появились «пульсирующие геоэкономические границы», в определении которых транспортным маршрутам, в том числе и железнодорожным, принадлежит одно из ведущих мест, поскольку для транснациональных корпораций стало чрезвычайно важным и необходимым создание специализированных логистических мультимодальных центров, которые занимаются оптимизацией всех производственных потоков. Включение в торговый оборот продукции, произведенной в отдаленных местах, означает постоянно возрастающий объем массовых грузопотоков, подпитывающих рост корпораций.

Например, «до 1991 г. субподрядчики «Даймлер – Бенц» сами отвечали за доставку грузов, сейчас же все поставки объединены в единую логистическую систему (в сфере производства автомобилей), сюда относится также и отгрузка готовой продукции. Всю работу стал координировать консолидирующий центр «Мерседес–Бенц»¹⁷⁵. В рамках рассмотренной схемы концерн BASF, являющийся одним из мировых лидеров химической промышленности, также создал

174 Можаяев П.А. Переход от многовидовой транспортной системы к единым логистическим цепям в контексте глобализации // Навигут. - 2003. - №4. – С. 276.

175 Можаяев П.А. Западная модель организации логистики // Безопасность Евразии. - 2001. - №3. – С. 463.

совместно с несколькими более мелкими европейскими компаниями того же профиля объединенное предприятие по перевозке железнодорожным транспортом химических грузов. В Швеции о решении создать собственную дочернюю транспортно-железнодорожную компанию заявила фирма IKEA, 18 процентов оплачиваемых перевозок которой выполняется железнодорожным транспортом, при этом планируется довести этот показатель до 40 процентов¹⁷⁶. В частности, Варшава стала основным пунктом назначения корейских товаров в Польше потому, что в ее пригороде (Млаве) заработал сборочный завод корпорации LG Electronics. Словацкий город Галант обязан притяжению корейских контейнерных потоков в виду сборки продукции на заводе компании SAMSUNG. Подобного рода примеры определяют складывающийся формат. Так, экономическая политика транснациональных корпораций сводится к тому, что создаёт «не столько новый продукт, наделенный теми или иными потребительскими свойствами, сколько формирует долгосрочную «колею» олигополизированной торговли...».¹⁷⁷ Таким образом, указанные тенденции необходимо не только серьезно учитывать при определении транспортных маршрутов, которые проходят по территории Российской Федерации, но и активно политически и экономически влиять на создание так называемой «колеи» олигополизированной торговли, в частности, через участие во влиятельных международных организациях различного спектра, умело соблюдая политический баланс.

¹⁷⁶Проблемы повышения роли железнодорожного транспорта в европейском союзе // Железнодорожный транспорт за рубежом. Отделение информации (ЦНИИТЭИ). - Выпуск 5. - 2004. – С. 3.

¹⁷⁷Неклесса А.И. Глобализация: новый цивилизационный контекст // Безопасность Евразии. - №1.- 2001. – С. 115.

Процессы глобализации во многом способствовали возникновению транспортных технологических макросистем, которые оформились в виде международных транспортных коридоров (МТК), осуществляющих основные транзитные грузопотоки и представляющих собой совокупность магистральных транспортных коммуникаций различных видов транспорта с необходимыми обустройствами, обеспечивающими перевозки пассажиров и грузов между различными странами на направлениях их концентрации. Кроме того, современные международные транспортные коридоры развиваются как социальные организации корпоративного типа, имеющие развитую систему связей с внешним миром.

В тоже время, реализация геостратегических проектов, связанных с международными транспортными коридорами, имеет очевидные негативные аспекты. Важно отметить, что так называемая «критская система» организации международных транспортных коридоров была создана вне интересов России и не дает ей широких возможностей для реализации своего транспортного геоэкономического потенциала. В этом процессе российская сторона до сих пор продолжает оставаться ведомой. Прежде всего, «критская система» не обеспечивает транспортных подходов к ряду российских регионов, которые уже являются или способны стать крупными участниками внешнеэкономической деятельности. Созданная вне интересов России схема также не позволяет ей более тесно сотрудничать с одним из центров деловой активности – Азиатско-Тихоокеанским регионом, хотя российские железнодорожные маршруты обладают на этом направлении существенными преимуществами перед другими видами транспорта и перед транспортными системами других стран. Кроме

того, по оценкам специалистов, для развитых стран более приемлемой является не «коридорная», а «сетевая» конфигурация транспортно-распорядительной системы, с эффективностью работы которой многие европейские политические и бизнес-элиты связывали, например, определение границ расширения Европейского союза.¹⁷⁸ Роль транспортных сетей является предметом широкого обсуждения, в частности, среди зарубежных исследователей.¹⁷⁹

Если в Западной и Центральной Европе, где коммуникации более развиты, базовая система транспортных коридоров в основном создана, то в Азии, где сохраняются высокие темпы экономического роста, этот процесс только начинается. Восточные векторы активности Российского государства напрямую связаны с возможностями и сферой ответственности созданного ОАО «РЖД», которое обязано просчитывать социально-политические последствия своих решений.

В выстраивании моделей российских национальных приоритетов требуется определение миссии железнодорожного транспорта в XXI веке через формулирование отработанной, гласной, приемлемой общественной идеи, определяющей целевой вектор государственной политики в данной сфере. В ее основу должна быть положена политическая стратегия геоэкономического прорыва России, где отразятся новые требования к развитию транспортных систем,

178 Frybourg M., Nijkamp P. Assessing Changes in Integrated European Transport Network Operations // *Transport Networks in Europe: Concepts, Analysis and Policies*. Ed. By K. Button, G. Mason, P. Nijkamp, H. Priemus, 1998. – P. 17.

179 Levinson D. The evolution of transport networks // *Handbook of transport Strategy, Policy and Institutions: v. 6* / Ed. by K.J. Button, D.A. Hensher, 2005; *Transport Networks in Europe: Concepts, Analysis and Policies*. Ed. By K. Button, G. Mason, P. Nijkamp, H. Priemus, 1998; *Transportation networks: recent metrological advances. Selected proceedings of the 4-th Euro Transportation Meeting*. Amsterdam: Elsevier, 1999.

обеспечивающих конкурентоспособность на мировом рынке транспортных услуг. В качестве государственного приоритета, на наш взгляд, может выступить транснациональная компания под условным названием «Российские железные дороги и железные дороги сопредельных стран». Она способна стать хозяйственно-политической системой в виде устойчивых взаимосвязей между предприятиями, действующими на территории различных государств (например, сопредельных стран-участниц СНГ, поскольку эти независимые государства сохранили достаточную политическую, хозяйственную и культурную интегрированность друг с другом и с Россией, а также с другими заинтересованными странами, в частности, имеющими общую ширину колеи) в целях производства товаров (перевозки, транзитные услуги) и получения существенной доли транспортного мирового дохода при сохранении национального контроля над капиталом компании. На наш взгляд, в контексте определения приоритетных сфер российской транснационализации железнодорожная по целому ряду причин к таковым относится.

Для отнесения «РЖД» к формирующимся российским транснациональным корпорациям, необходимо учитывать такие параметры как степень участия компании в международных экономических отношениях, наличие дочерних зарубежных компаний, вынос воспроизводственного процесса за рубеж, операции на мировом финансовом рынке, реализация значительного числа крупных инвестиционных проектов за рубежом. В реальной действительности эти процессы уже идут. Высшим менеджментом ОАО «РЖД» особо подчеркивается международная деятельность компании как приоритетная. Кроме того, именно по инициативе ОАО «РЖД» создан

принципиально новый инструмент международной интеграции в сфере железнодорожного транспорта – международный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» с участием стран СНГ, Балтии, Финляндии, Монголии, Польши, Франции, Германии. Компания активно инициирует процесс по созданию Транскорейской магистрали, где российской стороне доверено формирование финансового консорциума для привлечения в проект инвестиций. Ко всему, Японское государство также готово более тесно сотрудничать с Россией по налаживанию межконтинентального транспортного диалога.

Возможности России при интеграции в мировые хозяйственно-политические системы на выгодных ей условиях достаточно жестко ограничены. Технология включения национальной экономики в различные внешние системы требует тщательной проработки. Особенно важно соблюдение, по мнению Э.Г. Кочетова, «экономической синхронности включения основных национальных звеньев, нахождение предельных точек включения, за которыми лежит возможность разрушения национальной экономики». В качестве усиливающих проблему негативных моментов можно считать, что долгий период СССР оставался закрытым для капиталистических стран, потом за достаточно короткий срок Россия достигла уровня «открытости», «превышающего тот, который наблюдается сегодня в США, Японии и большинстве стран Западной Европы»,¹⁸⁰ при том, как утверждают многочисленные эксперты либеральной модели реформирования, что экономика России во многом остается неконкурентоспособной.

В итоге можно отметить недостаточные усилия российской политической и деловой элиты в реализации новой рациональной

180 Шмелев Н.П. Экономическая составляющая российской внешней политики // Безопасность Евразии. - №3. - 2001. – С. 271.

геоэкономической доктрины, а также отсутствие должного понимания стратегических целей железнодорожного транспортного комплекса в увязке его с единой геостратегической целью развития всего государства.

В процессах глобализации мировых пространств транспортная сфера, наряду с финансовой и информационной, нередко выступает катализатором современных общественно-политических процессов. Благодаря транспортным сетям рыночная экономика структурируется в мировом масштабе, формируется вполне определенное экономическое, политическое и коммуникативное пространство. Для увеличения потенциала любого государства и общества создание условий коммуникационной общности (в самом широком смысле) является неотъемлемым компонентом мировой политики. От надежной и быстрой работы транспортных коммуникаций зависит направление течения многих соответствующих новым мировым условиям глобально-интеграционных процессов.

Российское государство в лице своих властных органов должно форсировать переход на геоэкономическую доктрину своего развития. Россия не может и не должна бесконечно питать параллельную ей экономику, вливая в нее свое национальное богатство. Речь должна идти о том, чтобы стать равными геоэкономическими и стратегическими партнерами со странами «Большой семерки» и на равных пользоваться возможностями совместно создаваемого геоэкономического мира, где российскому железнодорожному комплексу по праву должна принадлежать одна из ведущих ролей. Формирование политики экономического развития современной России, а также усиление ее геополитической устойчивости, нам

видится в контексте продуманного, системного стратегического развития всей транспортной сферы. Государственная транспортная политика должна согласовываться, прежде всего, с интересами железнодорожного комплекса с учетом той роли, какую он играет в пространстве современной России.

Транссибирская магистраль в контексте транзитной политики российского государства

В условиях современной социокультурной ситуации российский железнодорожный комплекс, являясь важным политическим ресурсом государства, способен занять одно из ключевых мест в политике позиционирования России на евроазиатском континенте. На наш взгляд, на ближайшую перспективу транзит следует рассматривать во многом как элемент политической состоятельности Российского государства, например, так же как реализацию объявленных национальных проектов. В этом контексте, очевидно, что железнодорожная транспортная сеть России как естественный сухопутный мост между двумя полюсами глобальной хозяйственной системы (между Европой и Азией) способна решить важную политическую задачу европеизации Сибири и Дальнего Востока. На наш взгляд, пространство Транссибирской магистрали важно признать активным открытым пространством, предполагающим внешнее влияние.

Мировой опыт показывает, что «ключевым критерием для выбора приоритетов структурной перестройки является определение областей сравнительных преимуществ национальной экономики, которые могут стать точками экспортно-ориентированного

экономического роста».¹⁸¹

Перспективы железнодорожного комплекса как точки экспортно-ориентированного экономического роста в своих исследованиях развивают Р.Г. Леонтьев, Т.А. Прокофьева, В.А. Хмель.¹⁸² В частности, в качестве локального проекта реструктуризации федерального железнодорожного транспорта предлагается создание российской (национальной, не исключено транснациональной) корпорации «Транссибирский экспресс Европа – Азия», сферой деятельности которой будут транзитные перевозки контейнеров между странами Европы и АТР по Транссибу. Дело в том, что объемы продаж в транспортной сфере (только транзит через создание международных транспортных коридоров, осей, сетей, где железнодорожная составляющая является ключевой) сопоставимы с объемами экспорта нефти, газа и металлов и могут превратиться в случае реализации крупномасштабных геоэкономических и геостратегических программ в одну из главных доходных статей национального экспорта. Как показывает международный опыт, для их развития необходимы меры институционального, организационного и экономико-правового характера, которые со стороны России, на наш взгляд, пока недостаточны.

Транзитные территории ищут способы смягчить воздействие

181 Глазьев С.Ю. Теория долгосрочного технико-экономического развития. – М.: ВладДар, 1993. – С. 262.

182 Леонтьев Р.Г. Исторический шанс – госкорпорация «Транссибирский экспресс Европа – Азия» // Бюллетень транспортной информации. - 2000. – №2; Леонтьев Р.Г. Проект повышения конкурентоспособности Транссиба – «точки роста» российской экономики // Власть и управление на Востоке России, 1999. - №1(6); Прокофьева Т.А. Транспортно-логистические центры как стратегические точки роста экономики России // БТИ. - 2004. - №10; Хмель В.А. Транзитный потенциал транспорта России. – М.: ВИНТИ РАН, 2005.

негативных политических и макроэкономических процессов, выступая, таким образом, фактором общественно-политической и экономической стабилизации всего транзитного пространства. В процессе реализации транзитных транспортных проектов могут не просто возникнуть, восстановиться и окрепнуть экономические связи России с соседними государствами и новыми партнерами, может измениться сама конфигурация внутрирегиональных связей и, как следствие, возрасти политический, экономический и культурный потенциал целого ряда российских регионов, обеспечивающих территориальную целостность всего государственного организма. Данное утверждение согласуется с позицией зарубежных исследователей, занимающихся проблемами транспортных сетей, которые считают, что внешнее влияние через открытое активное транспортное пространство обогащает любую локальную культуру, если, конечно, этот процесс не сопряжен с угрозами политической связности и общественной устойчивости к всевозможным вызовам.¹⁸³

Территория России оказалась на перекрестке транспортных осей и коридоров - неотъемлемых атрибутов современных глобализационных процессов, жизненно важных интересов трех ведущих мировых центров (Северной Америки, Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона). В данном случае согласимся с утверждением, что «ключевым транспортным аспектом мировой политики в АТР является вопрос сухопутных транспортных коридоров, и в первую очередь железнодорожных маршрутов».¹⁸⁴ Именно через

183 Geenhuizen M., Ratti R. Managing Openness in Transport and Regional Development: An Active Space Approach // Transport Networks in Europe: Concepts, Analysis and Policies. Ed. By K. Button, G. Mason, P. Nijkamp, H. Priemus. - U.K.: E. Elgar, 1998. - P. 92.

184 Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. - М.: Экономика, 2006. – С. 371.

Россию проходят самые короткие по времени доставки товаров сухопутные маршруты. К тому же ключом к преодолению разности потенциалов освоенности российской территории может стать, согласился с Семеновым–Тянь-Шанским, сооружение «чрезматериковых путей», связывающих Европу с Азией.

Уникальное положение Сибири и Дальнего Востока как «моста» между Европой и Азией играет особую роль в обеспечении стремительно возрастающего товарооборота этих стран, где Российская Федерация в силу ее географического положения (страна занимает более 30 процентов территории Евразийского континента) способна осуществлять большие объемы транзитных потоков на направлении Восток-Запад. Именно через Россию проходят самые короткие по времени доставки товаров сухопутные маршруты, а также функционирует достаточно высокоразвитая, вполне конкурентоспособная и надежная в эксплуатационном смысле железнодорожная транспортная система, которая соответствует потребностям современной планетарной технологической цивилизации, оформившейся в глобальную модель в части способности состыковаться в короткие сроки практически со всеми транспортно-коммуникационными линиями. Удачное и эффективное вхождение в глобальную экономику для России может быть достигнуто только при наличии развитых коммуникационных систем, в частности, железнодорожных, поскольку оси взаимодействия со странами – это, прежде всего, транспортная инфраструктура. Большое значение для всего Дальнего Востока имеет формирование Ванинского транспортно-промышленного узла, а также строительство прямого железнодорожного выхода к глубоководному порту Советская Гавань,

который по своим естественным природным условиям превосходит глубоководный порт Сан-Франциско в США. Для реализации указанного необходимы – новая стратегия, инновационные технологии, модернизированное оборудование, совмещенные с использованием транзитной функции грузового порта.

Качественно новые витки развития мировой экономики и политики происходят вследствие открытия новых стратегических ресурсов, к каким по праву относятся российские железнодорожные транспортные магистрали и коммуникации. Российский железнодорожный комплекс способен реализовать свои геостратегические возможности и стать не только транспортно-коммуникационным мостом между Европейским Союзом и Восточной Азией, но и существенным элементом в плане мирового позиционирования и политического влияния страны, встраивания в новые трансконтинентальные и региональные потоки и сети общественно-политической и экономической активности. Специалистами подчеркивается: «В части, касающейся железнодорожного транспорта России, глобализация сети позволяет не только увеличить товарооборот России со странами мира, но и замкнуть основной грузопоток между ними на железные дороги России вообще и Сибири в частности».¹⁸⁵ В целом реализация стратегической задачи развития транспортной системы России вызывает необходимость формирования на основе Транссиба сухопутных коридоров: Япония – Россия – Европа, Корея – Россия – Европа, а также расширения пропускной способности транспортных переходов на границе между

¹⁸⁵ Комаров К.Л., Кибалов Е.Б. Концепции устойчивого развития транспортного (коммуникационного) комплекса Сибири: Актуальные проблемы транспорта азиатской части России: Сб. трудов / Под ред. К.Л. Комарова, М.Х. Ахметзянова. – Новосибирск, 2001. – С. 16.

Россией, Китаем, Монголией и Казахстаном.¹⁸⁶ Согласимся, что российские железные дороги могут стать ключом к построению новой стратегии занятия Россией лидерской позиции в глобальном мире.¹⁸⁷ При этом на первый план выдвигаются не сами железнодорожные магистрали, выступающие перевозчиками разнообразных товаров, а построенные на их основе коридоры развития в виде российского странового «моста».¹⁸⁸

Современная Россия имеет возможность развивать собственные территории, привлекая чужие силы, используя центральное положение и взаимные трансконтинентальные интересы. Нам представляется, что это может быть создание дочерних западноевропейских и американских предприятий по линиям Транссиба и БАМа по переработке местных и поступающих с северо-востока сырьевых ресурсов. Кроме того, это могут быть и многосторонние транспортные проекты с партнерами из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, где межгосударственная транспортная инфраструктура находится в стадии формирования. В реализации этих проектов были бы заинтересованы как все страны Северо-Восточной Азии, так и российские районы Дальнего Востока. Возможно, потребуется создание крупных банков на территории Российской Федерации, которые смогли бы гарантировать кредитные

186 Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006. – С. 335.

187 Громыко Ю.В., Крупнов Ю.В. Транспортное цивилизационное продвижение – конкретный сценарий развития России. Стратегический доклад D8. Концептуальное расширение российской повестки дня G8 – 2006. – М: Институт мирового развития, 2007. – С. 13.

188 Громыко Ю.В., Крупнов Ю.В. Транспортное цивилизационное продвижение – конкретный сценарий развития России. Стратегический доклад D8. Концептуальное расширение российской повестки дня G8 – 2006. – М: Институт мирового развития, 2007. – С. 14.

линии для финансирования масштабных проектов из-за рубежа. В нынешних условиях жесткой глобализации и одновременной слабости внутреннего инвестиционного потенциала России необходимо переходить на кооперационно-инвестиционную политическую модель делового сотрудничества с другими странами, тем более, что различия в ресурсных возможностях государств могут быть выгодно использованы всеми участниками. Так, главными ресурсами Японии и Южной Кореи являются капитал и технологии, КНР – людские ресурсы и огромный рынок, но в тоже время они бедны минеральными и энергетическими ресурсами и в скором времени окажутся достаточно зависимыми от импорта энергоносителей. Данное положение может быть использовано Россией, богатой не только природными ресурсами, но и имеющей прочную основу для реальной взаимной заинтересованности по технологическому сотрудничеству в сфере совместной реализации крупных инфраструктурных проектов, в частности, в железнодорожной сфере. В качестве финансово-политической составляющей этого процесса вполне обоснованно представляются следующие меры: выделение целевых государственных ассигнований, получение под правительственные гарантии кредитов от зарубежных коммерческих банков и правительств заинтересованных развитых стран (США, Япония, Корея и др.). Однако сложившейся стереотип инвестиционной непривлекательности и недоступности объектов транспортной инфраструктуры для прямых иностранных инвестиций наносит вред национальным интересам России. В этой связи важно отметить, что «мировой рынок прямых иностранных инвестиций является одним из наиболее динамичных. Темп его роста составляет 12 – 15 процентов в год. Доля РФ на этом рынке – менее 1 процента¹⁸⁹. Исследования

189 Хмель В.А. Транзитный потенциал транспорта России. – М.: ВИНТИ РАН, 2005. – С. 432.

механизмов и форм инвестирования и кредитования железнодорожной отрасли подробно рассмотрены в работах таких ученых, как А.В. Барчуков, Р.Г. Леонтьев, И.В. Дербас, М.А. Немчанинова,¹⁹⁰ и представляются вполне обоснованными и разумными.

Формирование имиджа глобального игрока для «РЖД» имеет приоритетное значение, поскольку открывает новые финансово-экономические возможности для всей современной России, тем более что зарубежные эксперты предрекали модернизированным российским железным дорогам большие перспективы и способность оказать значительные изменения на мировом транспортном рынке в ближайшем будущем.¹⁹¹ Деятельность крупных корпораций в современном политическом процессе связана с продвижением их внутринационального и международного имиджа. Это дает дополнительные возможности этим компаниям в процессах влияния на центры принятия решений и для участия в качестве полноправных партнеров в разработке некоторых сегментов государственной и международной политики. В свою очередь, имидж промышленного или транспортного брэнда – это совокупность мнений о том, насколько корректно ведет себя компания как поставщик, насколько высок у нее уровень сервиса, какие есть накладки при работе с клиентом, насколько качествен ее продукт. Кроме того, стоимость брэндов компаний

190 Барчуков А.В., Леонтьев Р.Г. Модель кредитования проекта транспортного коридора Япония – Россия – Европа // Транспорт: наука, техника, управление. - 2002. - №6; Леонтьев Р.Г., Дербас И.В., Немчанинова М.А. Инвестиционные процессы и железнодорожное строительство: российский опыт, региональные перспективы, оценка эффективности. – Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2004.

191 Briginshaw D. Portrait of a changing Landscape // International Railway Journal, 2006. - №10. - P. 1.

составляет достаточно значимую часть цены производимой продукции, следовательно, это позволяет получать дополнительную прибыль только за имидж. Данный мировой опыт, на наш взгляд, должен быть определяющим и в работе корпорации «РЖД», имеющую за плечами 175-летнюю историю.

Развитие транзитного потенциала стимулирует не только транспортные системы, но и связанное с ними машиностроение, а также другие обеспечивающие отрасли. Международные экономические центры активно локализуют определенные транспортные проекты, в частности японские и южнокорейские власти лоббируют морские перевозки (морской транзит) в целях поддержания собственных судостроительных отраслей. Оценивая современные проблемы и механизмы формирования транспортной государственной политики, президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин справедливо обосновывает переход от постатейного финансирования железнодорожной отрасли к программно-целевому.¹⁹² На наш взгляд, это не только в полной мере соответствует традициям российского хозяйствования, но и позволяет консолидировать российское общество вокруг решения жизненно важных проблем. Целесообразно в российской политико-управленческой практике применить меры по созданию прогнозных моделей территориального развития страны на долгосрочные перспективы. Поэтому, полагаем, нужно вернуться к советской практике в разработке транспортно-экономических балансов.

Российская сеть железнодорожных магистралей обладает достаточным потенциалом для освоения мощного международного

¹⁹² Якунин В.И. Процессы и механизмы формирования государственной политики в современном российском обществе. Автореферат диссертации на соиск. уч. степени доктора полит. наук. - М., 2007. - С. 51.

транзитного грузопотока. Основные широтные железнодорожные линии, по которым могут обеспечиваться евроазиатские транспортно-экономические связи, как правило, являются мощными двухпутными электрифицированными ходами, оборудованными совершенными системами оповещения, осуществляющими с наименьшими издержками перевозки грузов и пассажиров. Отметим, что современная Россия несет существенные потери от отсутствия транзитной политики. В частности, из-за нерешенной проблемы правового статуса транзита ежегодно теряется в виде упущенной прибыли около 3-4 млрд. долл.¹⁹³ Отсутствие закона о транзите, а также специального государственного органа, который координировал бы транзитную, тарифную и таможенную политику на транспорте, вызывает большое количество социально-политических проблем. Уверены, что корпорация «РЖД» при активном содействии государства способна создать наднациональную структуру по управлению перевозками между европейским и азиатским континентами, поскольку занимает третье место среди мировых транспортных компаний.

Многие страны уже успели осознать закон работы мировых транспортных сетей, который заключается в том, что «в транспортных экономических процессах более высокая степень открытости влечет более низкий уровень экономических издержек».¹⁹⁴ В данном случае показательны примеры государств, которые создали высокую доходность своих бюджетов от транзитных перевозок. Доли ежегодных

193 Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. - М.: Научный эксперт, 2008. - С. 149.

194 Geenhuizen M., Ratti R. Managing Openness in Transport and Regional Development: An Active Space Approach // Transport Networks in Europe: Concepts, Analysis and Policies. Ed. By K. Button, G. Mason, P. Nijkamp, H. Priemus. - U.K.: E. Elgar, 1998. - P. 96.

доходов от международных транзитных перевозок в бюджетах таких стран, как Польша, Чехия, Словакия, Сербия, Хорватия, Венгрия, составляют от 12 до 18 процентов и имеют стабильную тенденцию к росту. В Латвии, Финляндии и Эстонии развитие транзита выведено на уровень приоритетных государственных программ, что приносит этим странам существенные политические и экономические дивиденды. Голландия, не имея особых преимуществ в экономическом развитии перед другими странами Евросоюза, стала важнейшим транзитным перекрестком Европы и на 40 процентов сформировала свой бюджет экспортных услуг именно за счет транзита. Объем экспорта транспортных услуг в небольших по территории Нидерландах и Гонконге составляет 20 и 13 млрд. долларов.¹⁹⁵ Реализуя стратегию развития транспортных узлов и обслуживая соответствующие транспортные потоки, эти страны входят в число первых десяти стран в мире по экспорту транспортных услуг. Россия занимает лишь 31-е место. При этом экспорт ее транспортных услуг составляет всего 3 млрд. долларов,¹⁹⁶ что совершенно не соответствует имеющимся возможностям и потенциалу.

В контексте российских геостратегических перспектив отметим, что для многих государств создание индустриальных транспортных коридоров – это еще перспектива, а в России Транссиб – пример идеально выстроенного транспортного коридора, выгодного многим странам. На наш взгляд, Транссибирская магистраль является тем естественным системным интегратором, с помощью которого Россия как государственное образование имеет возможность стать

195 Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. – М.: Мысль, 2005. – С. 140.

196 Милов В. Бизнес вместо геополитики // Россия в глобальной политике. Т.2., 2004. – №2. – С. 97.

ключевым компонентом в формировании качественно иного вектора восточно-азиатской и дальневосточной политики. Встреча в таком формате российской и конфуцианской цивилизаций способна, на наш взгляд, дать уникальный синергетический эффект в развитии социально-экономического пояса указанных динамично развивающихся регионов. Кроме того, идея, связанная с созданием транспортных коридоров развития, евразийских сухопутных «мостов», страновых транспортных мегаинфраструктур, способна не только экономически, но и социокультурно связать в одно целое разные континенты и цивилизации: европейскую, русскую, китайскую, индийскую, исламскую, иными словами, сформировать в действии процесс диалога цивилизаций. Мы уверены, что развитие транспортной системы – тоже есть своеобразный диалог между различными государствами. Он не выходит на уровень религиозного или культурного диалога, но является научно-техническим диалогом, диалогом разных бизнесов, диалогом разных структур, которые занимаются профессиональной работой по развитию транспортного потенциала.

Опыт хозяйственной эксплуатации Транссиба как ключевого звена российского транзитного потенциала показывает, что слабый учет важных аспектов всемирной транспортной конкуренции всегда был чреват падением конкурентоспособности магистрали, ее проигрышем в борьбе за грузы и пассажиров, а также в целом за освоение евроазиатского континента. На наш взгляд, недооценка со стороны российской политической элиты влияния Транссибирской магистрали как хребта железнодорожной сети Сибири в пространстве России способна парализовать не только все усилия по превращению магистрали в ведущий мировой сухопутный транспортный коридор, но

и существенно сузить ее внутривалитический потенциал.

Очевидно, что наращивание объемов экспорта транспортных услуг по Транссибирской железнодорожной магистрали является важной составной частью пополнения доходных частей бюджета, приносящих не только немалую прибыль, но и укрепляющих внешнеполитическую значимость страны, а также упрочивающих место магистрали в мировой транспортной системе. За период радикальных рыночных реформ мощности магистрали использовались лишь наполовину, а ее удельный вес в перевозочных процессах страны бывало не превышал и 1 процента, к тому же существенно снизились все параметры участия магистрали в мировом транспортном рынке.¹⁹⁷ Кроме того, в объеме перевозок грузов в контейнерах в сообщении Европа – Азия доля РЖД составляет всего 1 процент.¹⁹⁸ Таким образом, актуальной остается задача увеличения объемов ускоренных железнодорожных контейнерных перевозок по магистрали, которые оказываются предпочтительнее морских, доставляя грузы быстрее и исключая двойную перевалку в портах.

Опираясь на финансовую мощь, военное и технологическое превосходство, а также масштабное политическое влияние, транснациональные корпорации (прежде всего судоходные) активно реализуют политику установления контроля над восточными и южными

197 Борзунов В.Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав в XX веке // Транссибирская магистраль на рубеже XX – XXI вв.: Пути повышения эффективности использования перевозочного потенциала: Труды международной научно-практической конференции. – М., 2003. – С. 17-18.

198 Транспорт в товарообмене между Европой и Азией. / Под ред. проф. М. Миндура. – Варшава – Радом, 2011. – С. 275.

выходами Транссиба к существующим международным транспортным осям и коридорам. В этих условиях потенциал Транссиба используется российской стороной в недостаточной мере, что наносит существенный ущерб общегосударственным интересам. Многочисленные расчеты и экспертные оценки доказывают: связь Европы и Азии по железнодорожным направлениям, проходящим через территорию России, с использованием Транссибирской магистрали более выгодна и обладает лучшими техническими и временными возможностями. Однако мировой капитал во главе с США делает ставку на транспортную дезинтеграцию России, установление контроля над странами СНГ и Балтии, блокирование магистрали на Западе, Юге и Востоке. В создаваемых условиях и при достаточно инертном поведении российских властей мировые финансово-экономические структуры (транснациональные корпорации, финансовые организации) форсируют развитие транспортных коридоров, конкурентных Транссибу. Анализируя данную логику поведения, исследователями отмечается, что «на геоэкономическом атласе мира просматриваются новые маршруты гигантских мировых воспроизводственных конвейеров, а также зоны, которые остаются вне рамок транснациональной деятельности».¹⁹⁹

Серьезным конкурентом для Транссибирской магистрали в ближайшем будущем может стать Трансазиатская железная дорога. Китайская Народная Республика практически готова реализовать свой мощный железнодорожно-транспортный потенциал и в скором времени сможет утвердиться в данной области на мировом рынке за счет активной реализации проекта Трансазиатской магистрали, которая не в

199 Кочетов Э. Геоэкономический атлас мира как логистическая система нового класса // Безопасность Евразии, 2001. - №3. – С. 353.

интересах России пойдет в ее обход в Европу, задействует мощные китайские порты в районе Шанхая. Кроме того, она позволит подключить к общей экономической жизни КНР западные, отдаленные и промышленно неразвитые регионы, стимулируя их социально-экономический подъем. Магистраль проходит через одиннадцать провинций, и ее функционирование рассматривается как важнейший фактор ускоренного развития внутренних районов страны, их активного интегрирования в мировую экономику. В XXI веке, как считают эксперты, важным маршрутом транзитной торговли Японии, Южной Кореи, всей Юго-Восточной Азии со странами Европы, Передней и Центральной Азии может стать именно Трансазиатская дорога.

На границе с Россией, Монголией, Узбекистаном Китай почти завершил строительство современных железнодорожных магистралей. Как только отдельные участки будут объединены в единую сеть, китайская железная дорога составит реальную конкуренцию Транссибу, в первую очередь за счет сравнительно низкого тарифа на перевозки. «На сегодняшний день подвижной состав в Китае в два с лишним раза дешевле российского и подготовлен для работы в скоростном режиме вплоть до 160 км/ч».²⁰⁰ По плану развития национальной сети железных дорог Китай до 2010 г. вложил в строительство новых магистралей и модернизацию действующих 46 млрд. долларов.²⁰¹ Кроме того, в ближайшие пять лет Китай планирует вложить в свои железные дороги, по заявлениям государственных чиновников, 161,1 млрд. долларов. Для Российского государства негативный аспект столь стремительного транспортного усиления Китая может проявиться в том, что основные

200 Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. - М.: Научный эксперт, 2008. - С. 141.

201 Мирзаев Р. Геополитика великого шелкового пути. М.: Институт актуальных международных проблем Дипломатической академии МИД России: Издательство «Известия», 2004.- С.183

грузопотоки перейдут на трансасиатские международные транспортные коридоры и оси, проходящие в основном по территории КНР в обход России, поскольку уже сейчас ясно видны перспективы возможных выходов китайских железных дорог на запад.

В создаваемых внешнеполитических условиях для современной Российской Федерации представляется крайне полезным развивать свою железнодорожную сеть таким образом, чтобы стимулировать развитие сети китайских железных дорог в «пророссийском» направлении, поскольку и для Пекина и для Москвы наращивание потенциала в сфере железнодорожного транспорта способно превратиться в обозримой перспективе в одну из самых доходных систем развития, особенно в плане высокотехнологичного обустройства восточно-азиатских МТК. Однако до сих пор ситуация характеризуется отсутствием транзита китайских грузов по территории России, а также «отсутствием мощных экспедиторских компаний со своими вагонами, контейнерами, с филиалами в Китае».²⁰² По нашему мнению, в данных направлениях (во внешнеполитическом и внешнеэкономическом взаимодействии) должны быть расширены возможности «РЖД» в процессе принятия решений, но с обязательствами общей государственной выгоды, прописанных в стратегических программах развития.

Развитие Транссиба, увеличение транзитных перевозок, укрепление имиджа (бренда) магистрали как ведущего индустриально-комплексного международного транспортного коридора-оси, формирующего систему-сеть транспортируемых товаров, а также

202 Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. - М.: Научный эксперт, 2008. - С. 137.

информационную и технологическую сеть-поток, на наш взгляд, должно быть активно поддержано Российским государством как приоритетное транспортное направление XXI века, в том числе и в контексте обеспечения его геополитической устойчивости (внутренней и внешней), а также территориальной связности. В данном случае современное российское государство с помощью своей железнодорожной системы имеет шанс использовать преимущества, связанные с его центральностью.

Можно с полной уверенностью констатировать, что Транссибирская магистраль не является на сегодняшний день окончательно сформированным международным транспортным коридором, способным в значительной мере оживить экономику страны и придать качественно иной внешнеполитический статус современной Российской Федерации в восточном направлении. При этом отметим, что эффективное вхождение в глобальную экономику может быть достигнуто только при наличии развитых коммуникационных систем, которые, по Э. Тоффлеру, формируют «новую волну богатства»²⁰³, именно энергетика и транспорт признаны важнейшими детерминантами развития человечества в XXI веке.

Современная Российская Федерация, на наш взгляд, должна не только считаться с новыми сценарными матрицами мирового развития, но и активно их создавать, используя собственные очевидные преимущества. Так, прогноз развития мировой экономики указывает на то, что основные финансовые и товарные потоки в первой трети XXI столетия сосредоточатся в «треугольнике» США – Европа – Дальний Восток. Только за 90-е гг. XX века товарооборот между США и пятью странами Азиатско-Тихоокеанского региона (Японией, Китаем,

203 Тоффлер Э. Новая волна богатства // Эксперт. - 2008. - №2.

Индонезией, Малайзией и Южной Кореей) вырос в 2,5 раза, аналогичный показатель для Евросоюза еще внушительней – в 3 раза.²⁰⁴ В данном случае географическое положение Российского государства диктует масштабные геоэкономические задачи, переплетенные с особой геокультурной и геополитической миссией.

Причины потери Транссибом позиций на международном транзитном рынке и пути их устранения могут быть выявлены, на наш взгляд, в процессе создания реальных механизмов ее глобальной конкурентоспособности по сравнению с альтернативными транспортными маршрутами и в процессе изменения политики цен, сервиса и времени доставки товаров.²⁰⁵ В частности, японский институт экономических исследований «ERINA» в качестве причин снижения фактических объемов перевозок по Транссибирской магистрали японских грузов отметил потерю Транссибом своей стоимостной конкурентоспособности по маршруту в Европу.²⁰⁶

Процесс повышения конкурентоспособности Транссиба также связан со своевременными решениями федеральной и региональной законодательной власти, а также с действиями исполнительных структур всех уровней и топ-менеджеров корпорации «РЖД». К числу первоочередных мер относится обеспечение таких условий транспортировки грузов и уровень транспортно-логистического сервиса, которые бы составили конкуренцию не только морским, но и

204 Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. – М.: Мысль, 2005. – С. 153.

205 Хмель В.А. Транзитный потенциал транспорта России. – М.: ВИНТИ РАН, 2005. – С. 274.

206 Леонтьев Р.Г. Транссибирский контейнерный мост: взгляд из Японии // Актуальные проблемы транспорта на рубеже веков: Труды всероссийской научно-практической конференции. - Т.5. – Хабаровск: ДВ – ГУПС, 2000. – С. 42.

сухопутным альтернативным направлениям и способствовали бы непрерывному увеличению транзитных грузопотоков по Транссибу. Кроме того, «нужна подготовленная и эффективная правовая база для создания юридических конкурентных преимуществ Транссиба, подкрепленных государственными гарантиями».²⁰⁷ В этой связи стратегической концепцией развития Транссибирской магистрали и всей российской железнодорожной системы может быть создание единого координирующего интермодального оператора-перевозчика в рамках железнодорожной транснациональной корпорации «РЖД», т.к. наиболее эффективное осуществление перевозок возможно с использованием как собственного подвижного состава, так и арендованных морских судов, с целью укрепления в соответствующих терминалах Европейского Союза и Восточной Азии. До сих пор на российском транспортном рынке отсутствует единый оператор-перевозчик, и это наносит ощутимый материальный и политический ущерб государству. С помощью Транссиба Россия может выступить как геологистический транспортный кластер. В этой связи ей необходима собственная национальная крупная логистическая компания, вооруженная знаниями о межотраслевом балансе и общей грузовой базе, а также обладающая определенной долей логистического суверенитета на мировом рынке.

Подчеркивая значение Транссибирской магистрали, следует указать, что она долгое время имела и продолжает иметь общероссийское и международное значение, тем самым, способствуя формированию и сохранению единого экономического пространства в границах России и стран СНГ, обладая огромным транзитным потенциалом и являясь практически полностью электрифицированной

²⁰⁷ Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. - М.: Научный эксперт, 2008. - С. 143.

линией. Это дает возможность быть быстро приспособленной к любым перспективным энергоносителям, что в современных условиях повышает конкурентоспособность Транссиба в геотранспортном коммуникативном пространстве.

Основной угрозой для Транссибирской магистрали является возможность ее превращения в заурядную линию экспортно-сырьевого ориентирования. Для предотвращения указанных тенденций наиболее перспективным нам видится геоэкономический подход, который способен решить целый комплекс внешнеполитических задач, традиционно связанных с работой Транссиба.

Новая историческая и геостратегическая роль Транссиба реально осуществится только в том случае, если она будет сопряжена с модернизированной Транскорейской железной дорогой, создание которой позволит не только наладить более тесные мирохозяйственные связи с Корейским полуостровом, но и в перспективе с США, за счет реализации проекта **Трансконтинентальной магистрали. Реализация Транскорейского проекта позволила бы России до 2010 года заработать на транзите грузов около 15 млрд. долларов.**²⁰⁸ Входить, интегрироваться в мировую транспортную систему современной России надо предельно расчетливо. Прежде всего, необходимо обозначить четкую тарифную политику, возможно, даже с помощью принятия Федерального закона «О транзите».

В результате воссоединения железнодорожных систем Южной и Северной Кореи с Транссибирской магистралью можно говорить о возникновении серьезной основы для подключения третьей по

208 Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. - М.: Научный эксперт, 2008. - С. 153.

экономическому потенциалу страны азиатского региона (после Китая и Японии) – республики Южная Корея к сухопутному восточно-азиатскому рынку перевозок. В этом случае будет образован самый короткий в мире транзитный коридор «Азия-Европа-Азия», где одним из его главных преимуществ будет прохождение груза на протяжении более 10 тысяч км без пересечения границ по единому транспортному документу. Предполагается, что единая железнодорожная система свяжет не только обе Кореи, но и будет иметь выход на Японию, Китай и другие страны Юго-Восточной Азии, оказывая своим функционированием синергетический эффект на экономическое развитие всего Азиатско-Тихоокеанского региона. В частности, к перевозкам по Транскорейской магистрали могла бы быть привлечена часть контейнерных грузов из Японии, которые перерабатываются в порту Пусан.²⁰⁹

Сквозной транспортный коридор из Южной Кореи через Россию позволит значительно сократить сроки доставки грузов в Европу и привлечь на Транссиб дополнительно порядка 80 тысяч контейнеров в год.²¹⁰ Южнокорейские грузы могут составить 30-40 млн. тонн и поднять загрузку Транссиба с 50 до 70 процентов, что снизит тарифы на перевозку в 1,5-2 раза.²¹¹ Однако функционирование Транскорейской магистрали может повлечь потерю объемов перевалки грузов некоторыми дальневосточными портами РФ, что потребует освоения грузопотоков на новых маршрутах и не без помощи инструментов государственного регулирования.

209 Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. - М.: Научный эксперт, 2008. - С. 153.

210 Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. – М.: Мысль, 2005. – С. 157.

211 Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. - М.: Научный эксперт, 2008. - С. 153.

Унификация и отсутствие таможенных барьеров в железнодорожных перевозках во многом ускорили политический процесс объединения Европы, поэтому, следуя этой аналогии, соединение Транскорейской магистрали и Транссиба позволит воплотиться в действительности более тесным контактам большинству стран Восточно-Азиатского региона, способствуя тем самым взаимовыгодному сотрудничеству в различных сферах. Названную идею можно рассматривать как новый мирный заказ стран Восточной Азии, что в значительной мере способно сказаться на углублении доверия и поддержании мира и стабильности в указанном районе. Как отмечается: «Уникальность «железнодорожного фактора» состоит в том, что он способен, не затрагивая существа политических режимов на юге и севере Корейского полуострова, создать экономические предпосылки для налаживания общекорейского диалога»,²¹² который затруднен как из-за различий в политических режимах стран, так из-за экономических санкций, применяемых мировым сообществом к КНДР. Кроме того, отношения между РФ и КНДР связаны с особыми внешнеполитическими интересами современной России, которая заинтересована в развитии стабильных отношений с КНДР для укрепления своей роли в борьбе с США в этом регионе.

Технологическая модернизация российской железнодорожной сферы создаст, на наш взгляд, на ближайшую перспективу наибольшие возможности для решения ряда принципиальных геоэкономических и геополитических задач как внутристранового, так и внешнеполитического характера, поскольку Россия по преимуществу

212 Балакин В.И. Перспективы российско-корейского сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. - № 7. - 2006. – С. 26.

сухопутная держава, расположенная на Евразийском континенте, обладающая капиталоемкой и инерционной железнодорожной транспортной системой. Широкое позиционирование российского железнодорожного комплекса в евроазиатском политическом пространстве нам видится через процесс наращивания транзитного потенциала. Экспорт транспортных услуг является для современной России важным политическим инструментом, способным оказывать влияние на большой комплекс социально-политических проблем, с учетом того, что в распоряжении Российского государства уже имеются Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали. В сложившихся условиях важна государственная поддержка развития транспортной инфраструктуры, по аналогии с современным Китаем. Должна быть стабильность и привлекательность тарифной политики (тарифы на Транссибе остаются неконкурентоспособными), а также расширение конкуренции между перевозчиками.

Выверенная транзитная стратегия и ее успешное воплощение смогли бы создать для России в лице мирового сообщества качественно иной международно-политический статус.

Внешнеполитические проблемы российского железнодорожного пространства

В контексте рассматриваемой проблемы разрушение единой сети железных дорог (в рамках бывшего СССР) имеет массу скрытых, еще не до конца проявившихся негативных политических следствий, влияющих на процессы геополитического позиционирования России.

Железнодорожный комплекс создавался как единый в пространствах бывшего СССР, поэтому ему принадлежит особая роль в

политическом процессе взаимодействия со странами СНГ, где он способен выступить в качестве интеграционного политического механизма. Широкий объем его функций влияет не только на степень и полноту национальной безопасности РФ, но и в не меньшей мере на безопасность ныне независимых республик. Разрыв многих хозяйственных связей между республиками бывшего СССР не был вызван, на наш взгляд, экономической целесообразностью, а произошел во многом в результате политических импульсов. Парадокс состоит в том, что объективно для стран СНГ хозяйственное взаимодействие друг с другом оказывается одним из главных механизмов экономического выживания и развития. Более того, потенциал хозяйственных связей между постсоветскими республиками легко мобилизуем и способен в самые краткие сроки дать крупный социально-политический результат. Однако переориентация произошла и приняла латентную форму в пользу стран «дальнего зарубежья». В условиях потери Россией ключевых железнодорожных транспортных объектов, а также невозможности свободного их использования, существует настоятельная необходимость формирования специальных отношений со странами СНГ с целью обеспечения собственной национальной безопасности и соблюдения российских интересов, которые как категории политики отражают осознание объективных потребностей государства в данном аспекте.

Возможность интеграции железнодорожной системы России по техническому стандарту со странами СНГ не представляет особых проблем, однако рост тарифов на грузовые железнодорожные перевозки продолжает оставаться одним из основных дестабилизирующих факторов развития СНГ. Так, доля транспортной составляющей в ценах

продукции основных отраслей промышленности бывших союзных республик за последние десять лет имеет стабильную тенденцию к росту.²¹³ В целом переход на межправительственный уровень отношений с использованием международных правил перевозок и порядка взаиморасчетов значительно ухудшил и осложнил ситуацию с прохождением экспортно-импортных грузов России по железным дорогам бывших республик СССР, создалась ситуация определенной организационной и экономической зависимости во внешнеторговых операциях, осуществляемых через данные страны.

По большому счету, остается лишь декларацией, не способствующей укреплению и налаживанию хозяйственных связей России и стран СНГ, соглашение, подписанное в 1994 году главами правительств государств-участников СНГ о сотрудничестве в области технического переоснащения и обновления железнодорожного подвижного состава. Разработанные во всех этих государствах программы модернизации железных дорог сопряжены со значительными капитальными вложениями. Наиболее перспективной в этих условиях является интегрированная форма взаимодействия с использованием существующего научно-технического, производственного, эксплуатационно-ремонтного и экономического потенциала СНГ. В этой связи реализация Таможенного союза (Россия, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан) как единого экономического пространства имеет перспективы масштабного исторического проекта, выгодного бывшим союзникам. Любой государственной силе, осознающей свою национальную или даже глобальную миссию (ввиду

213 Транспортная политика Содружества Независимых Государств (по книге «Экономика СНГ: 10 лет реформирования и интеграционного развития»/ Исполком СНГ. – М.: Финстатинформ, 2001.) // Бюллетень транспортной информации. - 2002. - №2. – С. 17.

того, что национальный и даже региональный масштаб сегодня явно недостаточен, поскольку глобализация изменяет фундаментальные качества политических процессов), требуется иметь и отстаивать в мировом, прежде всего информационном пространстве позитивные проекты собственного общенационального развития. Национальные интересы должны выступать в качестве устойчивой и одновременно динамично развивающейся основы активности.

Важно отметить, что если бы объем производства не упал так резко, сегодня экономика России и стран СНГ испытывала бы исключительно резкий «голод» в вагонах, который пока остается скрытым ограничением возможностей развития их экономических систем. Подчеркнем, что с ростом объема перевозок придется выпускать устаревшие технические средства или закупать их у зарубежных производителей. При этом будут расти неоправданные расходы на деятельность железнодорожного транспорта и, как прогнозируется, увеличиваться зависимость от иностранного капитала.

Центральноазиатские государства, недавно получившие экономическую и политическую независимость, стремятся подкрепить ее созданием собственной, то есть целиком внутригосударственной транспортной сети, прежде всего, железнодорожной. Удачней всего получилось только у Казахстана, во многом благодаря доставшемуся советскому транспортному наследству.

Казахстан, как самая крупная срединная азиатская держава (площадь 2,7 млн. кв. км) стремится быть открытым и Западу — главным образом Европейскому Союзу, и Азии — Китаю, Пакистану, Индии, Ирану, Турции, и своим центральноазиатским соседям. Его

политика добрососедства и сотрудничества весьма конструктивна и приносит хорошие плоды. Отношения Казахстана с соседями развиваются по восходящей линии, что делает его всегда предсказуемым, удобным и перспективным партнером по транзиту.²¹⁴ По мнению ряда экспертов,²¹⁵ казахстанская сторона (транспортная инфраструктура) наиболее подготовлена к работе и в рамках МТК «Север – Юг», среди которой наибольшее значение имеет незамерзающий международный морской торговый порт Актау.

В тоже время к негативным тенденциям (для российской стороны) можно отнести то, что значительные отрезки Транссибирской магистрали проходят по территории Казахстана. Кроме того, «ведется строительство новых железнодорожных линий как собственно по инициативе Казахстана с целью обеспечения независимости прохождения поездов без захода на территорию РФ, так и в рамках сотрудничества с Китаем по строительству «Трансазиатского проекта».²¹⁶ В этом случае Транссибирская магистраль, а также российские приморские порты, потеряют значительную часть транзитных грузов. Для Пекина Казахстан важен как ворота в Центральную Азию, где должны пройти основные транспортные и энергетические коридоры, связывающие КНР с этим регионом. Создавая дорожную сеть, тоннели и терминалы, Китай формирует каналы для поставки собственной продукции в Центральную Азию и расширяет свои рынки сбыта. Под различные проекты со своим участием китайская сторона выделяет

214 Мирзаев Р. Геополитика великого шелкового пути. М.: Институт актуальных международных проблем Дипломатической академии МИД России: Издательство «Известия», 2004. - С.178.

215 [Переслегин](#) С.Б., Боровиков С.Е., Казанцев Е.Д., Рахимов К.К., Собянин А.Д. Место коридора «Север-Юг» в системе транспортных коридоров Евразии // «[РЖД-партнер](#)», 2002, № 7, С. 22-25; № 8, С. 21-24; № 9, С. 30-34.

216 Якунин В.И. Современные проблемы геополитики России. – М.: Экономика, 2006. – С. 28.

долгосрочные льготные кредиты. Посредством быстрой и эффективной реконструкции Китай довел пропускную способность своего железнодорожного перехода в Казахстан до 10 млн. тонн грузов в год и до 120 тыс. контейнеров.²¹⁷ Казахстан в 2001 году построил железнодорожную линию Аксу – Делеген, а в 2004 году – Хромтау – Алтынсарин, что позволило ликвидировать необходимость дважды пересекать границу. Отметим, что эти меры позволили часть грузопотока, ранее перевозимого по железным дорогам России, направить по внутренней казахстанской сети.²¹⁸

Создавая повышенное политическое напряжение, кратчайший железнодорожный путь между западными областями России и Кубанью проходит по территории Украины, дорога на Запад проходит также через Украину, Белоруссию, Молдавию. Некоторые магистральные направления превратились в периферийные, частично утратив возможности перемещения по ним людей и грузов. К примеру, маршрут, связывавший Россию и Иран через Нагорный Карабах и Азербайджан. Таким образом, Россия оказалась в достаточно замкнутом транспортном пространстве или в коммуникационной транспортной изоляции, что «приобретает потенциальную опасность для нее, если учитывать появление новых возможных геополитических соперников, возникших на территории бывшего СССР в результате произошедшей трансформации».²¹⁹ К тому же, Азербайджан, Узбекистан, Казахстан, Китай активно способствуют формированию линии евразийского моста

217 Мирзаев Р. Геополитика великого шелкового пути. М.: Институт актуальных международных проблем Дипломатической академии МИД России: Издательство «Известия», 2004. - С.179.

218 Интервью председателя ассоциации национальных экспедиторов республики Казахстан Н. Исингарина // РЖД-партнер, 2009. - № 22. – С. 17.

219 Яновский Р.Г. Глобальные изменения и социальная безопасность. – М.: Academia, 1999. – С. 82.

между Атлантикой и Тихим океаном, пролагаемой в обход России.²²⁰

Влияние Китая на постсоветском пространстве, в частности, в железнодорожной сфере оказывается все заметней. Так, за последние годы Туркмения закупила в Китае 66 новых тепловозов и 64 вагона, вскоре должны быть поставлены еще 113 вагонов (в основном пассажирские). По условиям контракта Туркмения оплачивала лишь 15 процентов стоимости этих поставок, а остальную часть компенсировал кредит, предоставленный компанией Capital-Longji Sci-Tech Co, Ltd, сроком на 8 лет с годовой ставкой 3,6 процента. До этого железнодорожную технику Туркмения закупала у России.²²¹ Кроме того, «тот факт, что экспорт Туркменистана в значительной части зависит от транспортных систем России и в меньшей степени Ирана, неизбежно трактуется иностранными компаниями как риск».²²²

Среди финансово-инвестиционных проектов на украинской территории, призванных определить облик двусторонних отношений на ближайшую перспективу, следует отметить строительство железной дороги Киев – международный аэропорт «Борисполь» для пассажирского сообщения (372 млн. долларов, китайская государственная корпорация машиностроения и комплексных подрядов, Эксимбанк КНР).²²³ Кроме того, Украина рассчитывает на тесное

220 Панарин А.С. Глобальное политическое прогнозирование. – М.: Алгоритм, 2002. – С. 125.

221 Туркмения за последние 4 года купила у Китая 130 тепловозов и пассажирских вагонов // Деловая пресса: информ. интернет-сайт. 2010. 15 ноября. URL: http://www.businesspress.ru/newspaper/article_mld_20644_ald_509953.html.

222 Эжиев И. Политические риски в Кавказско-Каспийском регионе // Власть. - №5. - 2007. – С. 22.

223 На железную дорогу Киев-Борисполь уйдет 372 миллиона долларов // Новый регион 2: информ. агенство. 2011. 19 апреля. URL: <http://www.nr2.ru/kiiev/328734.html>

сотрудничество с Китаем при строительстве в Борисполе одного из крупнейших транспортно-логистических центров в Европе, который, по некоторым оценкам, позволит сократить срок доставки товаров из одного конца Евразии в другой с нынешних 45 до 12-14 дней.

В конце ноября 2010 года консорциум, в который входят грузинское АО «Хидемшени» и китайская железнодорожная строительная компания China Railway-23 Bureau Group, приступил к строительству железной дороги в объезд Тбилиси. Общая стоимость проекта составляет 167 млн. евро, из которых 100 млн. евро составит кредит Европейского банка реконструкции и развития, а остальные средства поступят от государственной компании «Грузинская железная дорога». Согласно технико-экономическому обоснованию строительство завершится через 3 года.²²⁴

Китайская компания по производству электровозов, базирующаяся в г. Чжучжоу провинции Хунань, выиграла тендер на поставку в Грузию 40 локомотивов для скоростных поездов, которые будут курсировать между грузинскими городами со скоростью 120 км/ч. Локомотивы и оборудование будут поставлены в Грузию в сентябре 2012 года. По словам представителя компании Чжу Цзяньфэя, это важный шаг для выхода Китая на рынки кавказского региона, стран СНГ и Европы.²²⁵

Китайская компания «Архитектурная группа дороги Чонгкинг»

224 Рагимова И. Грузинско - китайский консорциум начал строить железную дорогу в объезд Тбилиси / И. Рагимова // AZE.az: информ. интернет-сайт. 2010. 18 ноября. URL: http://www.aze.az/news_gruzinokitaiskiy_konsorc_45556.html.

225 Китайская компания выиграла тендер на поставку в Грузию 40 локомотивов для поездов – пуль // Байкал24: информ. портал. 2011. 14 сентября. URL: <http://www.baikal24.ru/page.php?action=showItem&type=news&id=67521>.

заявила о желании участвовать в конкурсах на строительство дорог в Армении. При этом особый интерес вызвали проект строительства транспортного коридора Север – Юг и создание новых железнодорожных путей. В настоящее время железнодорожные коммуникации Армении с зарубежными странами обеспечиваются только через территорию Грузии. По предварительным данным, инвестиции в строительство железнодорожного сообщения Иран - Армения составят 2 млрд. долларов США. Интерес к участию в софинансировании строительства железной дороги Иран - Армения проявляют Всемирный банк и Азиатский банк развития.²²⁶

В Узбекистане Китай реализовывает проект электрификации железной дороги Тукумачи – Аганхаран. Помимо этого в 2010 году в соответствии с договором, подписанным между государственной акционерной компанией «Узбекистантемир йуллари» и компанией «Чжучжоу» из Китая были ввезены электровозы на сумму 75, 53 млн. долларов.²²⁷

Работа железных дорог и сама железнодорожная сеть республики Узбекистан претерпели за годы независимости существенные изменения. Было освоено несколько новых направлений трансконтинентального значения, давших прямые выходы в Китай, Иран и Турцию, к портам этих стран. Резко выросли транзитные потоки грузов на этих направлениях.

За счет кредитов Азиатского банка развития (70 млн. долларов) реконструирован участок дороги Самарканд—Ченгельды

226 Синельщиков А. Транспортная система Каспийского региона / А. Синельщиков//casfactor.com: информ. интернет-сайт. 2011. 23 мая. URL: <http://http://www.casfactor.com/rus/analytic/318.html>

227 Решетников И. «Наманганская правда»: Поезда пойдут в Ферганскую долину через перевал Камчик / Игорь Решетников // ЦентрАзия: информ. интернет-сайт. 2011. 3 марта. URL: <http://www.centrasia.ru/news.php?st=1299133620>.

протяженностью 320 км. За счет кредита второй очереди (75 млн. долларов) реконструируется участок Самарканд — Ходжедавет, проложена волоконнооптическая линия связи Ташкент — Бухара, создана компьютерная система бухгалтерского учета. Кредит Европейского банка реконструкции и развития (40 млн. долларов) потрачен в основном на закупку электровозов. Железнодорожную ветку Ташкент — Ангрен электрифицируют за счет привлечения немецких инвестиций. Японский капитал принимает самое деятельное участие в строительстве железной дороги Гузар — Байсун — Кумкурган, которая призвана обеспечить выход в Термез по узбекской территории, а также в сооружении единственного в регионе электровозоремонтного завода.

228

Молодые центральноазиатские государства, в частности, не удовлетворяло то обстоятельство, что все железные дороги из их региона вели только на север, в Россию. В равной степени им был нужен надежный и дешевый транспортный выход на запад, в Турцию — к Черному и Средиземному морям, а также на восток — в Китай, на юг — в Иран и Пакистан, к портам Персидского залива и Индийского океана. К активизации развития транспортного сообщения с другими государствами властей независимых от Москвы государств объективно подталкивало нарушение традиционных хозяйственных связей после распада СССР. В итоге, современный Узбекистан использует шесть разных направлений экспортно-импортных перевозок против трех направлений, существовавших в советское время, расширили свои транспортные возможности современный Казахстан, Туркмения и др.

Мировые финансовые институты, выступающие акторами

228 Мирзаев Р. Геополитика великого шелкового пути. М.: Институт актуальных международных проблем Дипломатической академии МИД России: Издательство «Известия», 2004. - С.177.

международной политики, не скрывают своих претензий в отношении «зон влияния» бывшего СССР. К реализации программы ТРАСЕКА (международный транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия, идущий в обход России и составляющий ей конкуренцию) были привлечены крупные европейские подрядчики. Европейский банк реконструкции и развития взял на себя обязательства по реконструкции портов и строительству дорог, модернизации мультимодальных железнодорожных терминалов Молдовы и Украины, чтобы ослабить их транспортную зависимость от России. Всемирный банк активно финансирует дорожное строительство в Грузии и Армении.

При поддержке Евросоюза частные европейские инвесторы создали несколько совместных предприятий с местными железными дорогами и авиакомпаниями. В 1993-2002 годах в рамках программы ТРАСЕКА было реализовано 46 проектов (13 инвестиционных и 33 технических) суммарной стоимостью свыше 100 млн. евро, причем 50 процентов составило прямое инвестирование. Ежегодное финансирование Евросоюза составляет 9-11 млн. евро.²²⁹ Кроме того, США приняли специальный закон «Стратегический акт по шелковому пути», поддерживающий страны региона ТРАСЕКА.²³⁰ За последние десять лет в рамках программы ТРАСЕКА было осуществлено более 50 проектов в области технической помощи и инвестиционных проектов на общую сумму свыше 110 млн. евро, около половины этой суммы было затрачено на рекламные мероприятия. Частные инвестиции превысили 1 млрд. долларов. За последние пять лет в развитие портов Баку и

229 Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. – М.: Мысль, 2005. – С. 163.

230 Буданова И.А. Транзитный потенциал РФ в контексте новых мирополитических тенденций: европейский опыт и российская стратегия // Транспортные коммуникации в геополитической стратегии современной России: материалы научно-практической конференции, состоявшейся 25-28 марта 2008 г. – Москва, 2008. – С. 156.

Туркменбаши вложено по 25 млн. долларов, Амирабада (Иран) – 70 млн., Актау– около 100 млн. долларов. В результате уже сейчас значительная часть грузопотока, проходящего через Каспийский регион, идет по ТРАСЕКА. Однако, трудности в реализации проекта также присутствуют и сроки выхода коридора на полную мощность отодвинулись на 2020 год.²³¹

Таким образом, ряд бывших республик СССР, поддерживаемых международными финансовыми структурами, стремятся проводить политику транспортной изоляции от России, чему она не особенно активно сопротивляется, уступая очевидные преимущества и упуская потенциал геополитического влияния в стратегически значимых регионах. Так, из-за высокой железнодорожной ставки на участке Махачкала - Новороссийск в свое время была прекращена транспортировка через порт Махачкала туркменской нефти. Грузопоток ушел на маршрут Баку - Батуми - Поти. Вследствие этого потери российской экономики по экспертным оценкам составят в год порядка 20 млн. долларов.²³²

В этой связи геополитические последствия могут иметь исключительно негативный характер для современного Российского государства, которые будут выражаться в дальнейшей территориальной дезинтеграции с государствами СНГ, блокировании российских интересов в регионе и выдавливании ее с исторически традиционных

231 Синельщиков А. Транспортная система Каспийского региона / А. Синельщиков//casfactor.com: информ. интернет-сайт. 2011. 23 мая. URL: <http://http://www.casfactor.com/rus/analitic/318.html>

232 Синельщиков А. Транспортная система Каспийского региона / А. Синельщиков//casfactor.com: информ. интернет-сайт. 2011. 23 мая. URL: <http://http://www.casfactor.com/rus/analitic/318.html>

зон политического влияния.

Геополитические, а в большей степени геоэкономические интересы современной России предполагают сохранение и развитие СНГ на основе расширения взаимовыгодного экономического сотрудничества и межгосударственной кооперации. Исторически сложившиеся внутренние и внешние транспортно-экономические связи, привязанные к конкретным железнодорожным сетям, консервативным в технологическом отношении - один из важных факторов укрепления общественно-политических и экономических позиций России в СНГ. Железнодорожный фактор в обеспечении интеграционных процессов можно считать действенным инструментом российской политики, поскольку железнодорожный комплекс обеспечивает основные межгосударственные транспортно-экономические связи, по магистралям осуществляется значительная часть всех транзитных перевозок между странами СНГ.

В связи с этим согласимся, что «геополитические пространства – это историческая и географическая данность, и покинуть свое пространство не так просто. Выйдя из состава СССР, его бывшие республики, в том числе и Россия, не сменили своего географического места на планете».²³³ Но в тоже время «вакуума в международных отношениях не бывает. Отсутствие действенной российской политики в СНГ или даже необоснованная пауза в ней неизбежно влечет за собой не что иное, как энергичное заполнение этого политического пространства другими, более активными государствами».²³⁴ С учетом

233 Маликова Н.Р. Лекция по региональной безопасности. – М.: РАГС, 2002. – С. 2.

234 Путин В.В. Российская дипломатия как никогда прежде должна сегодня помогать решению общенациональных задач // Международная жизнь. - 2004. - №7-8. – С. 102.

вышесказанного Россия должна удерживать имеющиеся позиции на постсоветском пространстве, а также предпринять попытку вновь взять на себя роль лидера, определяющего основную политику в рамках Содружества Независимых Государств. На наш взгляд, в политической плоскости особое внимание требуется уделить созданию уверенности вошедших в Содружество государств в неприкосновенности их национального суверенитета, который не только не подвергается сомнению, а лучше обеспечен именно сотрудничеством с Россией.

Жизненно важной политической задачей, на наш взгляд, на ближайшее время, как для России, так и для бывших союзных республик, становится ускорение интеграционных процессов. Российская железнодорожная система в силу ее высокой интеграции была в числе тех хозяйственных институтов, которые испытали в наиболее острой форме процессы развала СССР с последующим нарушением транспортных отношений между государствами СНГ. Появление содружества как альтернативной союзу политической формы создало большое число сменных пунктов там, где их никогда не было, что в итоге явилось дезинтеграционным моментом некогда единой железнодорожной сети.

Возобновление железнодорожного единства нам видится через четкое определение ценовой (тарифной) политики в межгосударственных соглашениях и понимания роли железнодорожного комплекса как важнейшего элемента государственной инфраструктуры для Украины, Казахстана, Беларуси, Туркмении и других. Наиболее сильным вариантом для государств СНГ представляется создание некоего наднационального органа в рамках реализации транснационального железнодорожного проекта, основной

деятельностью которого стала бы разработка технических регламентов и техническое регулирование для государств Содружества²³⁵.

Единая ширина колеи (1520 мм), общие для всех стран СНГ габариты железнодорожного подвижного состава и стандарты расположения строений вдоль полотна, общие характеристики эксплуатации способны обеспечить техническое единство транспортного пространства в пределах СНГ. Кроме того, в результате модернизации железных дорог, которая была проведена в советский период, на территории СНГ существуют мощные электрифицированные магистрали общей протяженностью около 56 тысяч км, что также создает очевидные конкурентные преимущества указанного единства.

Каспийский и Кавказский регионы являются стратегическими плацдармами российского государственного пространства. Помимо углеводородных ресурсов этот обширный район находится на перекрестке перспективных межконтинентальных и межнациональных транспортных направлений и коммуникаций «восток-запад» и «север-юг», на подвижном стыке сфер господствующего влияния трех мировых религий - христианства, ислама и буддизма. Здесь пересекаются стратегические интересы Запада, Юга, Востока и России как срединного государства. Кроме того, именно на южном направлении идет жесткая конкурентная борьба за осуществление транзита.

Для современной России важным проектом является развитие международного транспортного коридора «Север – Юг», являющегося

235 Якунин В.И., Сулакшин С.С., Виллисов М.В., Тимченко А.В., Сулакшина А.С., Ахметзянова И.Р., Погорелко М.Ю., Ярутич А.Ю. Гармонизация национального и зарубежного права в сфере железнодорожного транспорта // Власть. - 2006. - №8; Якунин В.И. Проблемы международной гармонизации железнодорожного права России. - М.: Научный эксперт, 2008. - С. 92.

альтернативой морскому маршруту, соединяющему Европу и страны Персидского залива и Индийского океана. Однако его конкурентоспособность снижается из-за двойной перевалки грузов на Каспийском море, поэтому вопрос создания прямого железнодорожного сообщения по западной ветви коридора особо актуален. Для ее развития требуется создание прямого железнодорожного маршрута в Иран. Иран одна из наиболее мощных держав Азии в демографическом, экономическом и военном смысле, безусловно, влияющая на политический климат в регионе. Он обладает крайне важными преимуществами транзитного узла Центральной Азии. Очевидно, что со строительством новой железнодорожной линии Казвин – Решт – Астара (Иранская) – Астара (Азербайджанская) западная ветвь МТК «Север – Юг» станет кратчайшим железнодорожным маршрутом между портами Балтийского моря и Персидского залива, а в перспективе обеспечит прямое железнодорожное сообщение с Пакистаном и Индией.²³⁶ Однако план строительства железной дороги в Иран через Астару уже много лет топчется на месте, хотя руководством железных дорог России, Азербайджана и Ирана было подписано соглашение о реализации строительства и эксплуатации указанного проекта. Однако рост железнодорожных тарифов, пересечение нескольких границ, а также прохождение части маршрута по территориям, обладающим нестабильностью делает этот проект весьма рискованным.

Для России проект транспортного коридора «Север-Юг» - это одна из составляющих программы стратегического партнерства со странами прикаспийского региона. Активное участие России в создании МТК «Север - Юг» может позволить российским профильным

²³⁶ Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года // <http://government.ru/gov/results/832/>

концернам занять в Иране «стратегические высоты» в таких секторах экономики, как энергетика, железнодорожный транспорт и транспортное машиностроение, военно-технический комплекс, нефтехимия и газодобыча, металлургия, т.е. в тех сегментах, где Россия продолжает оставаться еще конкурентоспособной. В частности, на большинстве металлургических комбинатов России, прежде всего Магнитогорском, НовOLIпецком и Череповецком, иранский рынок рассматривается как один из наиболее емких. Однако такой внешнеполитический разворот по сближению России с Ираном встречает активное сопротивление со стороны США.

Произошедшие геополитические и геоэкономические изменения последних лет, в частности, неурегулированность международно-правового статуса Каспия (который до распада СССР был внутренним водоемом двух стран – СССР и Ирана, а в современное время – пяти суверенных государств), нестабильность политической обстановки на Кавказе, создают очевидные предпосылки для снижения влияния России в Каспийском регионе и таят потенциальную угрозу изоляции страны на всем южном направлении. До сих пор отсутствует соглашение между прибрежными государствами – Азербайджаном, Ираном, Туркменистаном, Казахстаном – и Россией о судоходстве на Каспии и идет активное продвижение НАТО в этом направлении, что создает невыгодное и опасное военно-стратегическое положение для российских рубежей. Не исключено, что многие из поставленных вопросов могли бы быть решены гораздо быстрее и эффективнее, если бы на Каспии существовала некая интеграционная структура, в рамках которой достижение консенсуса пяти прикаспийских государств стало бы более вероятным.

Международный транспортный коридор «Север – Юг» имеет

большое значение для стратегических, политических и экономических интересов России, которая должна защитить свои позиции на Каспии. И одним из аргументов будет коридор «Север-Юг», на развитие которого должна быть направлена внешняя политика государства. Рациональное решение данной задачи будет коренным образом влиять на геополитическую активность России и имеет возможность стать одним из факторов, стимулирующих развитие не только транспортного комплекса, но и экономики России в целом. Методологической базой стратегического планирования системы транспортных коридоров должны служить транспортно-экономические балансы, а также выверенная, скоординированная, научно обоснованная политика в области формирования и развития транспортных коридоров, базирующаяся на системном подходе.

Для того чтобы МТК «Север-Юг» обрел реальные очертания необходимо осуществить целый ряд организационно-технологических мероприятий, связанных с созданием единого оператора перевозок, упрощением таможенного и пограничного контроля на пограничных пунктах, проведением гибкой тарифной политики с использованием сквозных тарифных ставок, упрощением проездных документов, обеспечением регулярности и сохранности перевозок и др. Учредителями такой транспортной компании должны стать перевозчики, экспедиторы, а возможно и порты основных государств-участников (России, Ирана и Индии). Это необходимо еще и для эффективной организации обратного грузопотока из Индии. Обустройство данного транспортного коридора требует существенных финансовых затрат, но четких гарантий его стабильной загрузки у России по-прежнему нет. Так, по прогнозным оценкам экспертов общий

объем инвестиций в реализацию проекта коридора «Север - Юг» оценивается в 2,5 - 3 млрд. долларов.²³⁷

Нынешней Российской Федерации, следующей в фарватере предельно жестких международно-политических отношений, следует заботиться о создании собственного жизненно необходимого пространства (или центра силы), выходящего за пределы ее исконных географических границ. Подобные действия могли бы претендовать на иную основу в процессах формирования глобального проекта, например на альтернативной многополярной основе. В рамках такого альтернативного проекта многополярной глобализации могли бы равноправно сотрудничать не только страны «семерки» и их ТНК, но и страны Евразии, такие как Россия, Китай, обе Кореи, Индия, Иран, а также страны других континентов.

Страны Южной, Юго-Восточной и Восточной Азии (в первую очередь Китая, Индии, Ирана, государств Индокитая) – это ключевые торговые партнеры России в XXI веке и единственный обширнейший регион мира, стабильно принимающий военную высокотехнологичную продукцию российского производства. Указанные преимущества, подкрепленные созданием надежных транспортных коммуникаций, способны придать восточной политике России новые геэкономические возможности в отстаивании собственных национальных интересов.

Для реализации указанных прогнозов российскому государству предстоит проделать большой комплекс работ. В этом направлении в качестве первоочередных политических мер целесообразным представляется создание возможностей для транспортировки казахской

237 Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. – М.: Мысль, 2005. – С. 171.

и туркменской нефти через порт Махачкала, кроме того, ускорение прокладки железнодорожного полотна из Астрахани через Казахстан и Туркмению – вдоль побережья Каспийского моря – к границе СНГ с Ираном. В рамках реализации проекта «Север – Юг» также отчетливо просматривается потребность в создании опорной инфраструктурной схемы транзита узбекского хлопка через Казахстан (Актау), Астрахань и далее на Европу по российским внутренним водным путям. Это потребует подготовки судов типа «река – море» и отечественных дорог на участке между Черным и Каспийским морями (в рамках взаимного открытия водных путей России и Евросоюза). На наш взгляд, транспортная и инфраструктурная система коридора «Север – Юг» способна стать тем двигателем, который позволит выдвинуть вперед экономику района Большой Волги, составляющей четверть потенциала РФ.

В географическом отношении Северный Кавказ оказался единственной южной окраиной современной России, имеющей выгодное стратегическое положение, находясь между Черным и Каспийским морями, концентрируя в себе важный и удобный торговый транзитный путь, дающей возможность быстрой, удобной и дешевой транспортировки товаров из стран Востока на российский и европейский рынки. Указанный регион дает возможность для развития туризма и курортов, которые являются более близкими и дешевыми по сравнению со странами Европейского Союза. Долины Дона, Кубани и Терека – одни из богатейших мировых регионов по производству сельскохозяйственной продукции. Взвешенная инвестиционная политика в аграрном секторе, развитие перерабатывающей промышленности и транспортной инфраструктуры могут создать

возможность для выпуска большого ассортимента продуктов питания, быстрой и удобной их доставки, а также для усиления позиций России на мировом рынке продовольствия и туристических услуг, а, кроме того, укрепления политического положения на мировой арене.²³⁸ Транспортная составляющая занимает в этих процессах одну из ключевых ролей. Однако реализации подобных проектов пока мешают неурегулированные этнонациональные и территориальные конфликты на Кавказе.

С точки зрения внешнеполитической ситуации Каспий и Кавказ фактически стали ареной многовекторного соперничества и противоборства между теми государствами и силами, которые хотели бы доминировать в этом районе мира. Важно подчеркнуть, что Россия здесь проигрывает мировым конкурентам глобальную игру: важный после Персидского залива Каспийский нефтяной регион постепенно передается под контроль американцев. Так, З. Бжезинский – известный американский советолог, а также эксперт ряда мировых нефтяных компаний уверен, что широкомасштабные международные вложения во все более доступный каспийско-среднеазиатский регион не только помогут укрепить независимость новых государств, но и пойдут на пользу постимперской демократической России.²³⁹ Таким образом, отметим, что многие зоны бывшего влияния СССР сегодня привлекают к себе внимание не только богатыми запасами углеводородов, но и особенностями геоэкономического и геостратегического порядка, предоставляющими ведущим субъектам мировой политики немало возможностей для реализации своих экономических, политических и

238 Стратегия социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года // правительство.рф/gov/results/12423/

239 Бжезинский З. Великая шахматная доска. Господство Америки и его геостратегические императивы. – М.: Международные отношения, 2003.

военно-стратегических интересов.

В «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»²⁴⁰ в качестве железнодорожных приоритетов современной России значится трансконтинентальная магистраль с выходом к Берингову проливу, что представляется нам вполне закономерным и целесообразным решением. В свое время русский ученый, заложивший основы политической географии, В.П. Семенов–Тянь-Шанский полагал, что «чрезматериковую» (межконтинентальную) систему организации транспортного пространства отличает от других масштабность, массивность, континентальная целостность, что придает ей все природные «задатки прочности». Современный американский мыслитель и политик Л. Ларуш, в рамках возрожденного им проекта NAWAPA (Североамериканский энергетический и водный союз), также поддерживает идею строительства железнодорожной магистрали через Берингов пролив, где он уверен, что Россия на два поколения вперед могла бы быть обеспечена грандиозным делом, меняющим лицо не только Сибири, но и всей Азии. Указанная позиция неоднократно озвучивалась Л. Ларушем на международных конференциях, форумах, в многочисленных интервью.²⁴¹

Уверены, что экономически эффективное развитие заброшенных

240 Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года // <http://government.ru/gov/results/832/>

241 Меньшиков С. Мегaproект «Берингов пролив»: политический и экономический аспекты // http://strateger.net/Menshikov-S_MegaProject_Beringov_proliy; Ларуш Л. Изменения политической карты мира: Менделеев был бы за! // http://www.larouchepub.com/russian/lar/2007/a7174_bering.html

и закрытых на настоящий момент регионов станет ключом к так необходимому развитию всей планеты, реализация глобальных транспортных проектов будет способствовать формированию целевых политических установок в интересах всего российского общества. В этой связи железнодорожный комплекс современной России способен выступать одним из инструментов реализации соответствующих геостратегий. Тундры и пустыни должны быть покорены силами наукоемкого технологического развития, основанного на повышении производительных сил труда. Развитие должно теперь идти от арктической зоны на юг до Антарктики. Также как Л. Ларуш мы уверены, что прокладывание трансконтинентальной магистрали через Берингов пролив, таким образом, может стать центром рождения новой мировой экономики.

Формирование транспортных линий за счет установления сухопутного моста между Америкой и Россией через Берингов пролив и развитие транспортной инфраструктуры в рамках Трансконтинентальной магистрали благоприятно скажутся: во-первых, на хозяйственном освоении малонаселенных северных территорий с большим запасом природных ресурсов; во-вторых, на интеграции транспортной системы России в глобальную железнодорожную сеть мира, где Трансконтинентальная магистраль через Берингов пролив явится продолжением Транссиба на северо-восток, что даст ряд положительных социально-экономических, геополитических и геостратегических эффектов. Этот глобальный проект необходимо в общих интересах рассматривать комплексно, т.е. не только как строительство железной дороги с тоннельным переходом, а как сооружение в едином коридоре полимагистрали, включающей (помимо железнодорожной магистрали) автомагистраль, нефтяные и

газопроводы, линии электропередачи и оптико-волоконные линии. Сооружение Трансконтинентальной магистрали способно не только дать «второе дыхание» Транссибу с включением в американский фрагмент глобальной железнодорожной сети мира, но и решить масштабную задачу, связанную с интеграцией России в мировое политико-экономическое пространство и укреплением позиции страны как на Западе, так и на Востоке, через новый толчок к социально-политическому и экономическому росту в направлении неосвоенного мирового северо-восточного пространственного вектора.

Не исчерпан, на наш взгляд, и потенциал российско-японского сотрудничества, который нам видится как единственно возможный в формировании серьезных защитных рубежей от экспансии динамично развивающегося Китая. Геостратегическая и геополитическая ресурсоемкость острова Сахалин выражается в том, что он является российским пространством, которое выходит на Тихий океан. При этом сам Сахалин – это российский эксклав, т.е. в инфраструктурном плане неразвитый регион, что создает дополнительные трудности для удержания этой территории за российским государством. Президент РФ В.В. Путин неоднократно подчеркивал взаимовыгодные перспективы превращения Японии в сухопутную державу, где Сахалин способен выполнять роль моста, соединяющего Транссиб с сетью железных дорог Японии.

Сухопутный железнодорожный путь от Японии до Европы также рассматривается японской деловой и политической элитой в качестве приоритетного направления (в связи с этим в Японии была создана достаточно влиятельная общественная организация «За соединение Японии с Евроазиатским материком», пропагандирующая

проект и содействующая его осуществлению), в котором заинтересована и современная Россия, с чьей стороны требуются, на наш взгляд, более уверенные политические и экономические инициативы.

В рамках реализации прямого железнодорожного сообщения Япония – Россия – Европа необходимо сооружение тоннеля под проливом Лаперуза и соединение островов Сахалин и Хоккайдо для выхода на железнодорожную сеть Японии. В.В. Путин, осуществляя внешнеполитические контакты с японской стороной, заявлял, что «наряду с энергетикой многообещающей является такая сфера нашего сотрудничества, как транспорт, прежде всего совместное использование Транссибирской магистрали, а также создание на ее базе современной транспортной инфраструктуры, связывающей Дальний Восток через Россию с Европой. Речь может идти о строительстве тоннелей, которые связали бы Сахалин с Хоккайдо и материковой частью России. Я знаю, что в японских деловых кругах такая мысль родилась, она очень интересная и перспективная, капитальным образом изменила бы экономический потенциал как России, так и Японии, без всяких сомнений дала бы блестящую фору нашим соревнованиям на международной арене и создала бы просто другую обстановку – обстановку полной независимости от ресурсов для Японии, а для России создала бы обстановку реальной возможности к освоению тех ресурсов, которыми она располагает».²⁴² Уверены, что созданный между Сахалином и Японией транспортный мост способен стать символом новой политики России на Дальнем Востоке и во многом не инфраструктурным, а культурно-политическим проектом. В

²⁴² <http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2001/vestniksf136-05/vestniksf136-05140.htm>.

дальнейшем он может послужить основой для государственно-частного партнерства при строительстве новой транспортной схемы в этой части мира.

Подчеркнем, что модель кооперационно-инвестиционного сотрудничества в транспортной и иных сферах наиболее полно отвечает как российским национальным интересам, так и сложившимся политическим реалиям сегодняшнего дня. Помимо очевидных выгод наращивания двусторонней торговли, на наш взгляд, целесообразным представляется поощрение прямых японских инвестиций в промышленность и инфраструктуру российских дальневосточных районов. Формирующаяся общность звеньев транспортной инфраструктуры – это важные и устойчивые предпосылки для развития дальнейших интеграционно-политических процессов, которые выгодны как развивающейся современной России, так и технологически развитой Японии.

По расчетам аналитиков, транзитный поток японских грузов в Европу способен приносить в российский бюджет до 20 млрд. рублей ежегодно. Японские экспедиторы (потенциальные партнеры, ныне в основном конкуренты) полагают, что российские железные дороги должны обеспечивать значительное количество контейнеров для транзитных грузов, а также для двусторонних перевозок, и решить все связанные с контейнерами проблемы, чтобы успешно конкурировать в привлечении транзитных грузов. В этой связи согласимся, что при необходимых инвестициях с задачами переоборудования существующих и производства новых типов специализированного под контейнерные перевозки подвижного состава могли бы справиться отечественные транспортные машиностроители, например, ОАО

«Промышленно-финансовая группа» «Росвагонмаш»²⁴³ и другие, возможно, и совместные международные транспортно-промышленные холдинги.

В целом, оценивая столь масштабное значение железнодорожного проекта, важно отметить, что сближение позиций России и Японии позволило бы российской стороне создать импульс деловой активности на БАМ и реанимировать его. Кроме того, это позволит играть более заметную роль в процессах геополитического и геостратегического позиционирования в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где мнение Токио традиционно продолжает оставаться достаточно влиятельным. Таким образом, российское государство через транспортно-сетевую международную включенность получает эффективные ресурсы внешнеполитического позиционирования и влияния в мировом геоэкономически, геополитически и геостратегически значимом пространстве.

Оценивая внешнеполитические перспективы российского железнодорожного комплекса через призму национальных интересов, ориентиры государства должны быть, на наш взгляд, направлены не на прибыль, а на суммарный социально-экономический и стратегический эффект, дополненный преимуществами геополитического и геостратегического характера, взаимоувязанный как в пространстве, так и во времени.

В политических процессах формирования геостратегических императивов развития, в частности российских сибирских территорий, проблема освоения зоны Байкало-Амурской магистрали является

²⁴³ Леонтьев Р.Г. Исторический шанс – госкорпорация «Транссибирский экспресс Европа – Азия» // Бюллетень транспортной информации. - 2000. – №2. – С. 5.

ключевой. Главные проблемы современного БАМа выражены в отсутствии сквозного грузопотока, который не позволяет использовать магистраль на полную мощность, а также в потребности в достаточно больших инвестициях, бремя которых при осуществлении столь масштабных инфраструктурно-транспортных проектов всегда возлагалось на государство. На пространстве свыше 1,5 млн. квадратных километров, составляющих около 9 процентов российской территории, магистраль играет пионерную роль, создает условия для последующего освоения богатых природных ресурсов и полезных ископаемых. Подчиняясь исторической и геополитической логике закрепления России в пространствах Евразии, подчеркнем, что в современный период государственные инициативы советского периода должны были быть востребованы нынешней политической элитой в гораздо большем объеме. Прежде всего, это связано с процессами широкомасштабного хозяйственно-политического освоения Дальнего Востока и Севера страны, создания прочных связей со странами Востока (Япония, Китай, Корея), развития экономики Сахалина, Курильских островов и в конечном счете укрепления позиций России в Азиатско-Тихоокеанском динамично развивающемся регионе.

Потенциальная эффективность БАМа связана с богатым ресурсно-природным потенциалом регионов Восточной Сибири, который оценивается в 0,5 триллиона долларов. В этой зоне открыто более 30 месторождений углеводородного сырья. Возможная годовая добыча по всем нефтегазоносным областям этой зоны может достичь 28 миллионов тонн. Кроме того, в зоне БАМа разведаны значительные запасы энергетического угля. Их промышленное освоение может иметь большое значение для снабжения топливом Дальневосточного региона,

испытывающего дефицит в энергетическом сырье. Регион БАМ располагает 25 процентами запасов свинца, половиной запасов цинка, четвертой частью запасов меди России. Только в Читинской области, в 60 км от железнодорожной станции Чара, расположено Удоканское месторождение разведанных запасов меди, золота, платины, железа, ванадия, ниобия, титана, коксующегося угля, калийных удобрений. Удоканский минерально-сырьевой узел может быть сравним только с Норильским. По запасам меди – это мировой гигант, занимающий вторую позицию по рейтингу международного медного клуба, а в Азии – основном импортере меди (Китай, Япония, Корея) — первую.²⁴⁴

В качестве полезных решений и пока объективно возможных можно рассматривать инициативы менеджмента «РЖД» по поводу устранения проблемы убыточности БАМа в связи с перевозками большого количества нефти в Китай. В экономической политике устранения пропорциональных дисбалансов в поставках энергоносителей на европейский и азиатский рынки БАМ способен по тарифам конкурировать с трубопроводным транспортом и таким образом решить проблему собственной убыточности. Кроме того, нефтепоток в железнодорожных цистернах легко перенастраивать в российских геостратегических интересах, в отличие от трубопроводного транспорта, где всегда ощущается зависимость от транзитных территорий. Так, анализ имеющихся резервов провозной способности Транссиба и БАМа, а также потенциал их развития подтверждает возможность инфраструктуры российских железных дорог при надлежащем развитии и инвестиционном вложении обеспечить перевозку до 50 млн. т нефти в год в направлении на дальневосточные

244 Горбунов А.А. К вопросу о коммуникативности пространства и ее роли в геополитической стратегии России // Власть. - 2008. - №2. - С. 95-96.

морские порты, до 30 млн. т - в пункты пропуска на границе с Китаем.²⁴⁵ Перспектива БАМа как жизненно важного фактора для всего Дальневосточного округа нам видится в создании конкурентного морскому пути сквозного направления между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европой.

Реализация строительства Северо-Сибирской магистрали как программно-целевого проекта позволит в существенно большей степени загрузить БАМ, направив по нему часть контейнерного потока из стран АТР, в первую очередь из Японии. Как мирный способ защиты российских территорий от всевозможных устремлений агрессивных соседей в рамках программно-целевых проектов является и разработка проекта строительства железной дороги по восточному склону Урала (государственная программа «Полярный Урал»), сооружение железнодорожной линии Беркакит – Таммот – Якутск.²⁴⁶

В условиях формирования системы международной экономической интеграции (так называемой геоэкономической парадигмы) железнодорожный комплекс становится инструментом реализации национальных интересов во многих сферах жизнедеятельности российского государства. Продуманная интеграция в евроазиатскую транспортную систему способна стимулировать развитие международных экономических связей, транспортную

245 Энергетический вектор восточной геополитики России: выбор путей транспортировки нефти на Дальний Восток, в Китай и страны Азиатско-Тихоокеанского региона / Якунин В.И., Порфирьев Б.Н., Арбатов А.А., Белова М.А., Сулакшин С.С., Фейгин В.И. – М.: Экономика, 2006. – С. 80.

246 Якунин В.И. Формирование государственной политики в современной России: проблемы теории и практики. – М.: РОССПЭН, 2006. – С. 317.

подвижность населения (влекущую социальную мобильность), а также способствовать решению актуальных социально-экономических и политических задач российского общества.

Приходится констатировать, что в современный период особенно заметно отставание России от экономически развитых государств, ведущее к последующему ослаблению и во внешнеполитической области. Железнодорожная геостратегия России, на наш взгляд, реализуема через формирование трансграничной системы транспортных сетей, осей и коридоров. С учетом перспектив геостратегического продвижения страны базовым маршрутом широтного евроазиатского направления в России следует признать три системообразующие железнодорожные транспортные магистрали: Транссибирскую магистраль (именно она должна сыграть основную роль в обеспечении широтных транспортных связей России), поскольку является одной из самых мощных в мире транспортных артерий и составляет основу евроазиатской транспортной системы России, а также способна быстро интегрироваться в процессы мировой торговли. БАМ - как важное восточное геоэкономическое плечо (звено) глобальной транспортной сети, поскольку способна стать мощным катализатором социально-экономического роста России в качестве перспективного пути на Восток и геостратегического вектора российской цивилизации в XXI век, а также железнодорожные магистрали в рамках международного коридора «Север - Юг».

В этом русле могут быть решены задачи освоения природных богатств России, в частности Юга, Сибири и Дальнего Востока, территории которых способны превратиться в локомотивы на пути инновационного преобразования промышленного комплекса, вытянуть страну из затяжного экономического кризиса, а также в дальнейшем

гарантировать вхождение ее в мировую экономику в качестве равноправного и равноценного партнера.

В реализации крупных геостратегических планов России железнодорожная отрасль обладает преимуществом мощной корпоративной структуры с огромным потенциалом в формировании и реализации целого ряда геоэкономических проектов, от которых зависит установление стабильных торгово-экономических отношений и связей регионального, интерлокального и внешнеполитического характера нынешнего российского государства. Для развития железнодорожной инфраструктуры Дальнего Востока и Сибири не исключается привлечение Китая, Японии, Южной Кореи и других постиндустриальных стран на взаимовыгодной основе совместного освоения.

По мере перехода на производственно-инвестиционную модель внешнеэкономических связей, которая повлечет небывалый рост внешней торговли, России понадобится качественный пересмотр роли и значения всей транспортной составляющей страны, которая обеспечила бы реализацию перспективных и подконтрольных обществу крупных геоэкономических транспортных проектов на основе программно-целевого финансирования. В первую очередь следует решить задачу по формированию стратегии вхождения в мировую транспортную сеть на фоне утверждения фундаментальных основ российских цивилизационных интересов на разных географических направлениях. Железнодорожный комплекс РФ относится к тем достаточно немногочисленным комплексам национальной экономики, который нужно не только сохранить как единый и централизованный через придание транснационального статуса, но и в сжатые сроки качественно преобразовать на основе внедрения передовых

инновационных технологий и логистических систем. С точки зрения геостратегических перспектив России железнодорожный комплекс является важнейшим элементом позиционирования страны в процессе вхождения в воспроизводственную цепь мирового хозяйства и мирового пространства.

Используя преимущество российского геоэкономического «ландшафта», представляется возможным реализовать не только совместный евроазиатский проект, но и российско-американский, что позволит стране в первом случае, как минимум, играть роль транспортного моста между Европой и Азией, а во втором – ту же роль между странами НАФТА (Североамериканская зона свободной торговли) и ЕС и между НАФТА и Восточной Азией (включая Японию). В данном случае со стороны российской политической элиты в качестве реализации масштабных политических и экономических проектов должна возыметь действие стратегия использования пространственного фактора для усиления мирового влияния современной Российской Федерации, территория которой находится на пути прямых транзитных транспортных потоков в направлениях «Север-Юг» и «Восток-Запад», имеющих существенное преимущество по сравнению с морскими транспортными путями.

К несомненным преимуществам российского железнодорожного транспортного комплекса можно отнести достаточную сырьевую самообеспеченность страны, высокий уровень российской транспортной науки и техники, квалифицированный кадровый состав, потенциально крупные масштабы внутреннего рынка. Выход на международный формат скорости и регулярности перевозок при прогнозируемых размерах движения железнодорожный комплекс России может обеспечить проведением мероприятий политического, организационно-управленческого и технологическо-модернизационного характера, которые

представляются вполне осуществимыми в рамках интеграции в виде российской транснациональной корпорации «РЖД». В целом, как показал проведенный анализ, основной формой активности, сближающей цели (и структуры управления) государства и бизнес-сообщества в области реализации национальных интересов на внешних и внутренних рынках, должны выступать геоэкономические стратегии. Кроме того, общеполитическая ситуация в мире и рост точек напряженности в мировой экономике объективно способствуют усилению роли технократических систем и естественных монополий. В данном случае корпорации, работающие в области транспорта, могут стать важнейшими стратегами, способными канализировать общенациональные интересы и одновременно выступать инструментами влияния государства на целый спектр политических процессов.

Железнодорожная отрасль в состоянии стать «областью сравнительных преимуществ национальной экономики», «точкой экспортно-ориентированного экономического роста», даже с учетом произведенного в ней надлома в период либеральных рыночных реформ.

Реализация транзитного потенциала России позволяет эффективно использовать способности и возможности национальной железнодорожной транспортной системы, стимулируя ее расширенное воспроизводство, через развитие транспортного машиностроения, строительство шоссейных дорог, пунктов перевалки грузов и сопутствующих им объектов, создание новых рабочих мест, а также создать надежные предпосылки для более уверенного политического позиционирования страны на постсоветском пространстве. В условиях современной социокультурной, геополитической, геоэкономической

ситуации российский железнодорожный комплекс является важным не только внутривнутриполитическим, но и внешнеполитическим ресурсом государства.

Перспективы российского железнодорожного комплекса в национальной инновационной системе нам видятся в направлении развития высокоскоростных железнодорожных сетей, а также во внедрении интеллектуальных транспортных систем.

Проблемы управления железнодорожным комплексом в российской политической практике

Эволюция государственной политики России в сфере управления развитием железнодорожного транспорта включает в себя четыре основных этапа: 1) вторая четверть – середина XIX века; 2) вторая половина XIX – начало XX века; 3) 1917 – 1991 годы; 4) 90-е годы XX – начало XXI века. Данная периодизация основана на изменении качественных характеристик ее содержания детерминированного социально-экономическими, политическими, стратегическими целями и задачами государства, а также международным, геополитическим и геоэкономическим положением России.

В контексте оценки управленческой схемы железнодорожного комплекса и с точки зрения его стабильной и эффективной работы, связанной с решением проблем национальной безопасности современной России в разных сферах, отмечаем, что анализ исследований и публикаций по поводу отделения функций хозяйственного ведения от функций государственного управления и регулирования отрасли позволил прийти к следующим выводам:

- а) эффективно руководить железнодорожным транспортом,

работающим в оперативно-маневренном режиме во взаимодействии с федеральными и региональными органами исполнительной власти и с органами местного самоуправления, с организациями и объединениями всех типов и при сотрудничестве с зарубежными железными дорогами, способен только единый орган, наделенный функциями государственного и хозяйственного управления, каким все время являлось министерство путей сообщения. Однако, по данным нескольких региональных комиссий²⁴⁷, можно сделать вывод, что уже по состоянию на 2003 г. министерство путей сообщения утратило контроль над собственными средствами, передавая свои активы и квоты на железнодорожные перевозки с большими скидками в коммерческие структуры. К наиболее характерным способам распыления государственных средств можно отнести следующие: предоставление незаконных скидок с железнодорожных тарифов, нецелевое использование бюджетных средств (операции с передачей частным фирмам векселей, денежные манипуляции с частными банками), присвоение государственных средств в результате операций по договорам, предоставление транспортных услуг без авансовых платежей. Кроме того, в МПС существовала практика совмещения должностей начальников железных дорог с постами в родственных частных коммерческих структурах.

В средствах массовой информации периода 90-х годов нередко появлялись разоблачительные статьи и репортажи о преступной деятельности высшего менеджмента МПС, в частности упоминались фамилия А. Зайцева – начальника Октябрьской железной дороги,

247 Данные по: Лисичкин В.А., Шелепин Л.А. Россия под властью плутократии. История черного десятилетия. (Серия национальный интерес.) – М.: Алгоритм, 2003. – С. 135.

которая стала нарицательной в зарубежных публикациях²⁴⁸, рассматривающих проблемы взаимосвязи представителей политической власти и руководителей железнодорожных структур, Н. Аксененко – министра путей сообщения и др. Указанные тенденции достаточно показательны характеризуют отношение политической элиты страны к крупнейшей из трех естественных монополий, которая, по сути, была отдана на откуп сомнительным дельцам. В этой связи показательным фактом может служить, что операторская компания «Трансрейл», на которую приходится обслуживание 90 процентов российских грузовых перевозок, при выделении из структуры МПС была зарегистрирована в 1993 году как швейцарская фирма.²⁴⁹

Выделение грузовых компаний-операторов на железнодорожном транспортном рынке также не привело к реальному экономическому эффекту, а лишь усугубило ситуацию с увеличением затрат на содержание и ремонт вагонного парка. По мнению авторитетных специалистов на основе расчетов и анализа практики, дробление вагонного парка будет неизбежно сопровождаться ухудшением его использования, увеличением затрат на содержание и обновление, а в случае передачи вагонов в собственность грузовым компаниям их дефицит значительно возрастет из-за ухудшения использования. По прогнозным оценкам, только вследствие увеличения порожнего пробега грузовых вагонов годовые расходы на перевозку возрастут почти на 5 млрд. рублей ежегодно²⁵⁰. Так, к примеру, грузовые компании-операторы, по данным на 2000 г., в 2 раза хуже (чем

248 Westwood J.N. Soviet Railways to Russian Railways . - U.K.: M. Palgrave, 2001.

249 Меньшиков С.М. Анатомия российского капитализма. – М.: Международные отношения, 2004. – С. 181.

250 Конарев Н.С. К чему приведет приватизационное раздробление железнодорожного комплекса страны? // Российский экономический журнал, 1998. - №5. – С. 14.

в парке МПС) использовали цистерны²⁵¹. Очевидно, что эти затраты придется переложить на плечи клиентов через тарифную систему, следовательно, тарифные нагрузки на перевозимые товары не снизятся, а, наоборот, возрастут. Кроме того, при вступлении России в ВТО зарубежные транспортно-логистические корпорации смогут предложить на нашем рынке более качественные, современные и дешевые услуги. При этом очевидно, что они будут использовать технологии применения ценовой демпинговой политики с целью проникновения на российский рынок транспортных услуг. Указанное дополняет обязательное условие ВТО уравнивания внутренних и мировых транспортных тарифов, что при наших расстояниях чревато серьезными разрушениями производственной ткани страны. Таким образом, разрозненные частные российские компании-операторы подвижного состава не в силах будут конкурировать с мировыми транспортными транснациональными корпорациями. В качестве итога отметим, что минимизировать риски одной из системообразующих отраслей экономики при вступлении России в ВТО возможно за счет активного участия государства в формировании политики развития железнодорожного комплекса и при существенном участии федерального бюджета;

б) единство и целостность системы управления железнодорожным комплексом создают условия для гибкого маневрирования ресурсами, позволяют оперативно сосредоточивать их на устранении узких мест, обеспечивать своевременную реализацию мероприятий по развитию и обновлению материально-технической базы отрасли и ее социальной сферы. Достаточно тревожным социальным

251 Фурсова И., Юрлов Н. Железнодорожный транспорт России остается государственным // РЖД-Партнер, 2000. - №7. – С. 13.

индикатором может служить следующий факт: за годы реформ численность работников железнодорожного транспорта сократилась на 700 тыс. человек²⁵², только за 1997 год численность работников железнодорожного транспорта сократилась на 183 тыс. человек²⁵³ и продолжала стабильно расти до 2000 года. При этом нельзя однозначно утверждать, что это были исключительно ненужные отрасли работники. Кроме того, предприятия ОАО «РЖД» оказывают существенное влияние на уровень социальной напряженности тех регионов, в которых являются практически единственно устойчиво работающими. Так, в ряде регионов доля железнодорожников составляет до 4 процентов работающего населения (Карелия, Забайкалье и Дальний Восток)²⁵⁴.

К серьезным социальным последствиям ведет и прямо связанное с реформированием железных дорог разрушение складывавшейся в течение более чем столетия мощной социальной инфраструктуры (жилье, школы, больницы, санаторно-курортная база и т.п.). Если большую часть железнодорожных социальных объектов примут на свой баланс муниципалитеты (другой альтернативы, очевидно, не наблюдается), то социальная сфера на местах если не разрушится, то, по всей вероятности, утратит первоначальный вид;

в) ослабление рычагов централизованного управления и утраты контроля за использованием производственных мощностей транспорта проявилось прежде всего в ухудшении такого показателя, как производительность труда. Так, в 2000 году производительность труда

252 Персианов В.А., Милославская М.Б. О государственном контроле в сфере транспорта // Вестник транспорта, 2006. - №2. - С. 7.

253 Конарев Н.С. К чему приведет приватизационное раздробление железнодорожного комплекса страны?// Российский экономический журнал, 1998. - №5. – С. 11.

254 Палкин С.В. Проблемы экономики социального развития железнодорожного транспорта. – М.: ВИНТИ РАН, 2005. – С. 78.

на федеральном железнодорожном транспорте по сравнению с уровнем 1992 годом снизилась на 32 процента²⁵⁵ и, кроме того, не достигла даже уровня 1985 года²⁵⁶;

г) разрозненные частные собственники подвижного состава, появившиеся на рынке железнодорожных транспортных услуг, значительно ослабили управление всей системой железнодорожного транспорта. Отсутствие должной координации, которую раньше обеспечивали государственные транспортные органы, и очевидная неспособность мелких транспортных компаний организовать полную загрузку своих вагонов на протяжении всего пути следования, сразу же сказались. Все это привело к ухудшению использования парка вагонов и росту порожнего пробега. Удельный вес, так называемого, «порожняка» в общем пробеге подвижного состава вагонов к середине 90-х годов достиг 43 процентов²⁵⁷. Во время перестройки, т.е. в период, так называемой, смены «психологии хозяйственных эпох» порожний пробег вагонов часто поминался как свидетельство низкой эффективности плановой системы хозяйства. При этом нынешнюю рыночную систему можно охарактеризовать следующими показателями - с 1991 по 1996 гг. рост порожнего пробега вагонов составил около 10 процентов, а в сравнении с 1980 г около 15 процентов²⁵⁸.

255 Леонтьев Р.Г. Реформа МПС России: что хотели услышать в Японии // Вестник транспорта, 2003. - №3. – С. 12.

256 Персианов В.А., Милославская М.Б. О государственном контроле в сфере транспорта // Вестник транспорта, 2006. - №2. - С.5.

257 Белая книга. Экономические реформы в России. 1991 – 2001. (Автор-составитель С.Г. Кара-Мурза. Научное руководство: С.Ю. Глазьев, С.А. Батчиков). – М.: Алгоритм, 2002. – С. 415.

258 Белая книга. Экономические реформы в России. 1991–2001. (Автор-составитель С.Г. Кара-Мурза. Научное руководство: С.Ю. Глазьев, С.А. Батчиков). – М.: Алгоритм, 2002. – С. 417.

Таким образом, созданные в период последнего реформирования коммерческие компании (в дальнейшем совсем не исключен их монопольный характер, но уже с преобладанием узкокорпоративных интересов), как показывает опыт, будут ориентированы подчинять свою работу извлечению прибыли и никак не отвечать за выполнение жизненно важных задач, таких как оборонная и мобилизационная готовность, которые традиционно возлагались на государственные структуры.

Создание целого ряда мини-монополий вместо одной – вариант гораздо худший для пользователей услугами этих «рыночных» компаний и в целом для государства, чем работа МПС России, совмещающего в себе функции хозяйственной деятельности и государственного управления, поскольку у государства просто не будет механизма контроля за функционированием отрасли, формируемой из нескольких десятков локальных монополий в высокорентабельных сегментах, а также средств регионального и федерального бюджетов, чтобы содержать так называемые «непереваренные остатки» железнодорожной приватизации – нерентабельные грузовые перевозки, инфраструктуру многочисленных путей общего пользования с незначительным грузопотоком, пассажирские перевозки, что в условиях России в силу целого ряда причин просто недопустимо. Кроме того, если вместо одного крупного заказчика (МПС РФ) появится множество мелких, то значительно возрастут общие затраты на приобретение новых грузовых вагонов, резко усложнится формирование устойчивых и взаимовыгодных связей с вагоностроительными предприятиями, значительно увеличатся совокупные народнохозяйственные издержки грузоперевозок.

Анализ публикаций О.В. Белого – директора Института

проблем транспорта РАН – по указанным проблемам также позволяет прийти к выводу, что роль государственного регулирования при переходе к рыночным отношениям на транспорте должна усиливаться, ²⁵⁹ поскольку транспортная отрасль выполняет роль системной организующей структуры, обеспечивающей макроустойчивость и безопасность всей хозяйственной сферы государства. Системная организация функциональных хозяйственных комплексов в единый экономический организм с помощью транспортных систем позволяет значительно снизить глубину кризисных процессов, устранить диспропорции в структуре материального производства, превратить экономику в открытую саморазвивающуюся систему, приобретающую в перспективе способность к саморегуляции.

Поиск подходов к решению макропроблем, путей развития в построении больших систем, какой является, например, единая транспортная система, в мире только начинается. Основы теории построения больших систем сформировал академик Н.Н. Моисеев, который обозначил эту проблему, называя ее проблемой сборки системы и считая, что она не только труднейшая, но лишь начинает осознаваться как одна из самых актуальных и универсальных проблем современной науки. В тоже время, можно согласиться с тем, что в истории Российского государства железнодорожный комплекс эффективнее работал как единое целое, а не как совокупность «осколков». В отношении к нему речь идет о потере пресловутого «эффекта масштаба» - когда каждый элемент системы самостоятельно стремится к своему максимуму, эффективность работы системы в целом

259 Белый О.В. И опыт сын ошибок трудных // Транспорт России. - 2002. - №20; Белый О.В. Фундаментальная наука и перспективы отечественного транспорта // Мир транспорта. - 2003. - №4.

стремится к минимуму. Более того, на протяжении всего XX столетия железнодорожный хозяйственный комплекс являлся одним из главных для многих сфер жизнедеятельности российского государственного пространства, в том числе он нередко выступал в качестве активного агента в политической области.

В нынешних условиях правильная организация работы железнодорожного комплекса российского государства связана с определением места России в процессах политического позиционирования в мире и в международной системе разделения труда. В данном случае важна выработка научно обоснованной архитектуры рационального управления в развитии всей транспортной отрасли, поскольку в современное время организуемые транспортные плечи имеют прерывистую природу, они все время дышат и изменяются.

К числу негативных аспектов можно отнести и то, что российские власти никак не могут позиционировать корпорации и их объединения (не исключая и «РЖД») в качестве полноправных участников разработки государственных решений. В свою очередь, управление ОАО «РЖД» - это управление публичным государственным сектором, имеющим технологическую, историческую, пространственную оформленность и являющимся важнейшим ресурсом государства, в частности, в политико-управленческом процессе, внешне- и внутривнутриполитическом влиянии и позиционировании в политическом пространстве. «В исследовании управленческих процессов возросла значимость политологического анализа. Оказалось, что отделение управления от политики, на котором настаивал новый государственный менеджмент, было самонадеянным и

бесперспективным».²⁶⁰ Кроме того, согласимся, что у корпорации «РЖД» «имеется достаточный экономический и политический потенциал для консолидации и концентрации общественных ресурсов на важнейших направлениях экономической политики».²⁶¹

Естественные монополии современной России (включая и ОАО «РЖД») в том виде, в котором они сложились, это не столько корпорации, сколько инструменты реализации государственной политики. В виду этого обстоятельства они имеют право и должны инициировать разработку общегосударственных интересов и целей, т.е. выступать определенным социальным инструментом, призванным реализовать общие блага и нести нагрузку по разработке стратегических целей и интересов самого высокого уровня. Современный английский исследователь Д. Вайгар, анализируя проблемы взаимосвязи процессов развития транспорта и увеличения мобильности населения (в частности, в Великобритании), а также определяя роль общественных институтов, организаций, корпораций в реализации транспортной политики и моделировании политического процесса, обосновывает в своих научных разработках методологическое понятие «социологический институционализм»,²⁶² которое в существенной степени определяет векторы не только транспортной политики, но и в целом политического процесса. Д. Вайгар считает обоснованным то, что современное

260 Сморгунов Л.В, Сравнительный анализ политико-административных реформ: от нового государственного менеджмента к концепции «governance» // <http://www.politstudies.ru/N2004fulltext/2003/4/5.htm>.

261 Якунин В.И. Формирование государственной политики в современной России: проблемы теории и практики. – М.: РОССПЭН, 2006. – С. 129.

262 Vigar G. The politics of mobility: transport, the environment and public policy. - N.Y.: Spon Press, 2002; Vigar G. Movement and Mobility in Market Towns / Planning for Market Towns. - London: Routledge, 2007.

общество способно иметь различные возможности и уровни общественного и интеллектуального влияния на политический процесс. В частности, зарубежный исследователь Х. Экстейн²⁶³ также считал, что исследование институциональных основ политики должно выходить за пределы традиционного подхода, ориентированного только на изучение государства, и предлагал расширить институциональный масштаб политики. Внутренняя политика корпораций, управленческие системы образовательных структур, производственные единицы, армия, семья и другие социальные образования, по мысли Х. Экстейна, являют собой политические формы правления в плане комплексивности решения проблем и принятия политических решений.

Источники социально-политического влияния корпораций (в том числе и «РЖД») можно четко обозначить в современной российской политической практике. В первую очередь, главным по своему значению фактором воздействия на центры принятия политических решений выступают экономические ресурсы корпораций, их вес в развитии той или иной отрасли национальной хозяйственной системы, а также влияние в системе международных экономических связей. Во-вторых, это деловые контакты топ-менеджеров и руководителей смежных компаний с определенными центрами и структурами государственной власти. Руководство «РЖД», в частности, достаточно правомерно ставило вопрос о системном представительстве компании в региональных администрациях, предполагающей предоставление специальных полномочий начальникам железных дорог. Таким образом, топ-менеджмент корпорации может рассматриваться как корпус активно и эффективно действующих лоббистов. В-третьих,

263 Eckstein H. Authority Patterns: A Structural Basis for Political Inquiry // American Science Review. - 1973. - Vol.67. - №4; Eckstein H. A Perspective on Comparative Politics: Past and Present // Comparative Politics / H. Eckstein and D. Apter (Eds.). - N.Y., 1998.

электоральная ресурсоемкость ОАО «РЖД» выражается в представительстве интересов многомиллионной аудитории. Прежде всего, это работники самого «РЖД» (так, численность работников ОАО «РЖД» составляет более 1 млн. человек),²⁶⁴ члены их семей, работники околотранспортной сферы. Их количество играет не последнюю роль в технологиях принятия государственно-политических решений.

Мы убеждены, что чем сильнее железнодорожная корпорация «РЖД» будет связана с социальными и политическими субъектами и чем больше будет у нее возможностей для посредничества, тем выше вероятность, что потоки ресурсов, в частности политических, экономических, социальных, культурных будут проходить через нее, а она будет получать большую компенсацию за транзит и иметь доступ к большому объему информации. В частности, как форма позиционирования железнодорожного комплекса в политическом пространстве современной России нам видится создание отработанной системы взаимодействия ОАО «РЖД» и стейк-холдеров, что подтверждается мировым опытом социального партнерства бизнеса и общества и что способно придать качественно иной вес самой корпорации «РЖД» в формировании российского гражданского общества. Вовлечение стейк-холдеров в процесс стратегического планирования часто дает возможность увеличить ресурсы, которые можно использовать для поддержки инновационно-экономического развития корпораций. В тоже время сама инновационная политика должна быть системной, включающей большой спектр методов и приемов.

²⁶⁴ Корпоративный социальный отчет за 2009 г. // http://rzd.ru/isvp/public/rzd?STRUCTURE_ID=5085&layer_id=3290&id=3530

Однако каналы и технологии, которые используют государство и «РЖД» в данном направлении, на наш взгляд, пока недостаточны. Политическое встраивание корпорации «РЖД» в структуру формируемого в России гражданского общества через систему стейк-холдеров нам видится как более тесный контакт со средствами массовой информации, с многочисленными клиентами компании, с некоммерческими организациями (общественными и благотворительными), а также с гражданскими активистами, формирующими общественное мнение. Это может повлиять на процесс увеличения собственной политической капитализации ОАО «РЖД» и тем самым способствовать возможности формулировать и отстаивать свои интересы во взаимодействии с властью и с центрами принятия решений в современной России.

В отношениях между государством и корпорациями важно найти устойчивый и во многом технократизированный механизм взаимоотношений. При этом бизнес-сообществу необходимо наращивать компетенцию в вопросах государственной политики и защищать свою общественно-политическую автономию. На наш взгляд, создание оптимального взаимодействия корпораций и государства – это долговременная задача, которая может быть реализована в рамках продолжительного периода времени.

Политическое содержание в процессах реформирования железнодорожного комплекса в Российской Федерации (1990- 2010 гг.)

Реформационные периоды в жизни российского государства на разных исторических этапах всегда вызывали неоднозначные суждения и оценки. Подвергая критике господствующий до этого уклад жизнеустройства, реформаторы сталкивались с большим комплексом

противоречий и сложностей, которые особенно обнажались во время смены форм бытия. В период осуществления последних так называемых рыночных реформ (в этом контексте достаточно примечательно выглядит предложение Ф.А. Хайека о замене термина «капитализм» понятием «рыночная экономика») смена парадигм экономического мышления и экономической психологии происходила исключительно под знаком либертариистского духа. Иными словами, если воспользоваться некоторыми тезисами мыслителя С. Булгакова, речь шла о «смене хозяйственных мировоззрений» и «психологии хозяйственных эпох»,²⁶⁵ которая в итоге закончилась достаточно драматично практически для всех народов, населявших пространство бывшего СССР. Причем реформирование и принятие зарубежных моделей происходило, как правило, без обдуманных и взвешенных оценок ожидаемых последствий, но очень активно реализовывалось.

Одним из главных постулатов экономического либерализма в мире был тезис о неэффективности государственной собственности. «Неэффективность – есть неперменная характеристика всех государственных предприятий» - писал М.Ротбард в книге «Власть и рынок»²⁶⁶, одной из самых громких экономических работ 80-х годов, оказавшей сильное влияние на приватизационные процессы в США и Западной Европе. Это, на наш взгляд, являлось тактическим направлением западной либеральной экономической мысли, стратегический вектор задавали М. Фридман и Ф.А. Хайек²⁶⁷, которые,

265 Булгаков С. Философия хозяйства. – М.: Наука, 1990. – С. 187.

266 Ротбард М. Власть и рынок. Государство и экономика. – Челябинск: Социум, 2002. – С. 23.

267 Фридман и Хайек о свободе: Пер. с англ. – Минск: Полифакт референдум, 1990; Хайек Ф.А. Индивидуализм и экономический порядок / Ф.А. Хайек. – М.: Изограф: Начала – Фонд, 2000.

по словам С.Г. Кара-Мурзы, «под лозунгами свободы и монетаризма мобилизовали собственника (в каждом западном человеке) и организовали мощное контрнаступление тэтчеризма и рейганомики»²⁶⁸. Л.Х. Ларуш также уверен, что источником основных международных проблем является несправедливая мировая финансово-кредитная система, созданная под эгидой США. Критикуя «свободный рынок» он доказал, что идеология экономического либерализма, упакованная в современную «теорию монетаризма» М. Фридмена, изготовлена на экспорт и предназначена для закрепления господства ТНК в своих колониях.²⁶⁹

Как антипод либерализму на Западе существовало и довольно широко себя обозначило и иное направление, которое проистекало из понятия о своеобразии экономического развития каждого государства. Теоретической базой в укреплении этой идеи служили труды сторонников так называемой «национальной экономики», отрицавшие универсальность рыночных законов в экономике и отстаивавшие принципы экономического своеобразия государств. Это прежде всего Дж. К. Гэлбрейт, П. Дракер, М. Кастельс, Т. Питерс, Р. Уотермен, У. Оучи, И. Шумпетер, Р. Фостер и др.²⁷⁰

268 Кара-Мурза С.Г. Опять вопросы вождям. – Киев: Ориан, 1998. – С. 214.

269 Ларуш Л.Х. Физическая экономика как платоновская эпистемологическая основа всех отраслей человеческого знания. – М.: Научная книга, 1997. – С. 8.

270 Гэлбрейт Дж. К. Новое индустриальное общество / Дж. К. Гэлбрейт: Пер. с англ.: Под общ. ред. Н.Н. Иноземцева, С.М. Меньшикова, А.Г. Милейковского. – М.: Прогресс, 1969; Дракер П. Посткапиталистическое общество / П. Дракер // Новая постиндустриальная волна на Западе. Антология: Под ред. В.Л. Иноземцева. – М.: Academia, 1999; Кастельс М. Глобальный капитализм: уроки для России // Экономические стратегии, 2000. - №3; Оучи У.

Частно-индивидуальная форма собственности, сыгравшая важную роль в развитии западной цивилизации, во многом не отвечает сложившимся российским условиям и в современное время не может считаться последним достижением экономической мысли в осмыслении хозяйственной практики, что признали даже многие видные ученые на Западе.

Отметим, что выбор стратегии перехода к рыночной экономике в постсоветской России был сделан во многом в пользу концепции «вашингтонского консенсуса», которая многократно подвергалась и подвергается критике авторитетными российскими учеными как научно несостоятельная и чрезвычайно разрушительная для производительных сил страны.

Либеральная демократия, перерождающаяся в хаос и постмодернизм (разрушение нормальных человеческих сообществ и возобладание полимаргинальных, поливалентных сообществ, в которых все остаются чужими друг другу и не способными к совместному социальному действию), стала проблемой и для всего западного мира. Можно с достаточной долей уверенности говорить о замене марксистского «отчуждения труда» постмодернистским «отчуждением информации», о торжестве виртуального над реальным. По мнению российского политолога А.С. Панарина, либерализм постепенно утратил достоинство имманентности, превратился в орудие холодной

Методы организации производства. Японский и американский подходы: Пер. с англ. - М.: Дело, 1993; Питерс Т., Уотермен Р. В поисках эффективного управления. - М.: Прогресс, 1986; Фостер Р., Каплан С. Созидательное разрушение: Пер. с англ. - М.: Альпина Бизнес Букс, 2005; Шумпетер И.А. Капитализм, социализм и демократия / И.А. Шумпетер. – М.: Экономика, 1995; Ouchi U. Theory Z: How American Business Can Meet the Japanese Challenge. - Addison-Wesley, 1981.

войны, средство пропаганды и манипулирования. «Учитывая культурный статус либерализма в системе западной цивилизации и масштабы его влияния в мире, - замечает А.С. Панарин, - отмеченная метаморфоза может быть оценена как одна из крупнейших социокультурных катастроф нашей эпохи, ответственная за порчу современного человека».²⁷¹ То, что либеральные ценности превратились в пропаганду, орудие войны, пусть и холодной, а также средство манипуляции сознанием людей, подтверждает и известный западный ученый М. Кастельс: «Неолиберальные идеологи (называемые в США «неоконсерваторами») по всему миру вышли из своих кабинетов, и в их крестовом походе к ним присоединились неофиты, старающиеся забыть свое марксистское прошлое, от французских «новых философов» до блестящих латиноамериканских писателей-романистов. Когда неолиберализм как новая идеология сделался известным, выйдя за пределы интеллектуально ограниченного набора идей Рейгана/Тэтчер, и проявился в разнообразных формах, приспособленных к специфическим культурам, он быстро установил свою гегемонию».²⁷² Последние почти два десятилетия российское общество активно воспринимало установки либеральных ценностей практически во всех сферах социально-политической жизни. Решение демонтировать советскую систему хозяйствования, что, совершенно очевидно, было сопряжено с исключительно высокой ответственностью и рисками и по большому счету являлось вызовом всей экономической науке. Одной из принципиальных установок программы реформ в России в 90-е годы XX века после ликвидации советского строя было проведение

271 Панарин А.С. Глобальное политическое прогнозирование. – М.: Алгоритм, 2002. – С. 213.

272 Кастельс М. Глобальный капитализм и Россия // <http://www.archipelag.ru/geoeconomics/soobshestva/power-identity/capitalism>

приватизации, в результате чего произошел демонтаж промышленной инфраструктуры огромной и экономически мощной индустриальной страны и принятие новым либеральным политическим режимом к исполнению программы МВФ (Международного валютного фонда – банка), действия которого во многом подконтрольны США и согласуются с его национальными интересами. По этому поводу М. Кастельс отмечал: «К тяжелым последствиям привел тот факт, что в России МВФ применил свою старую тактику, хорошо известную в третьем мире: «оздоровить» экономику и подготовить ее для иностранных капиталовложений даже ценой разрушения общества».²⁷³

Примерно половину всей техносферы России представляла собой промышленность и соответственно ее важный инфраструктурный элемент – железнодорожный комплекс, которые были неразрывно связаны со всеми системами жизнеобеспечения страны. В этой части техносферы были сосредоточены высокоорганизованные потоки материи и энергии колоссальной интенсивности, огромные запасы материальных ценностей и потенциальные источники опасности. Здесь находилось более трети рабочих мест страны. В свое время акад. Ю.В. Яременко высказал предположение,²⁷⁴ что главным препятствием применения рыночных методов даже в индустриально развитой экономике является ее структурно-технологическая неоднородность, поскольку в ней имеется комплекс отраслей жизнеобеспечения, сворачивание или остановка функционирования которых влечет остановку деятельности большого числа или даже всех хозяйствующих субъектов и в конечном итоге станет чрезвычайно дорого для всего

273 Цит. по: Кара-Мурза С.Г. Опять вопросы вождям. – Киев: Орианти, 1998. – С. 113.

274 Яременко Ю.В. Экономические беседы. Запись С.А. Белановского. – М.: Центр исследований и статистики науки, 1999.

общества. К таким отраслям жизнеобеспечения с полным основанием можно отнести и российский железнодорожный комплекс, который как достаточно большая система складывался исторически. Он связан со многими сторонами хозяйственной жизни Российского государства и не может быть быстро переделан согласно волевому решению того или иного политика или идеолога. Данный тезис подтверждается и развернутыми исследованиями С.Г. Кирдиной по поводу обустройства институциональных матриц российского общества, которые связаны с совершенно определенным характером их существования и функционирования (коллективным или индивидуальным).

Согласимся, что эта беспрецедентная по своей направленности и масштабу программа либеральных рыночных реформ никогда не содержала мнения сообщества, основанного на техническом анализе и зафиксированного в принятых в науке формах, не появлялись целостные тексты и выступления, которые затем были бы представлены в научной литературе как рациональные умозаключения, определяющие парадигму.

Концепция реформирования железнодорожного комплекса России, последовательно претворявшаяся в жизнь, также была построена по западной, весьма спорной и по большому счету не опробованной модели, не учитывающей ни исторических, ни географических, ни экономических особенностей России и ее роли в СНГ. Реформа оказалась исключительно политическим решением, поскольку в 1996 году Всероссийский съезд железнодорожников высказался против чрезмерной коммерциализации железнодорожного транспорта.

За период реформирования российского железнодорожного

комплекса, начало которого, мы обозначили 1990 годом, сложилось несколько направлений относительно его перспектив развития. Эти направления стремились активно обозначить себя в социально-политической жизни страны. Так называемое реформаторское направление исповедовало идею о том, что либерализация экономики, в том числе и железнодорожного комплекса, – это общемировая тенденция, и Российской Федерации стоит неукоснительно следовать ей, если она хочет войти в глобальную систему мироустройства и получать от этого процесса очевидные выгоды. При этом анализ работы железнодорожных комплексов зарубежных стран в условиях рыночной экономики не давал однозначного вывода об ощутимой эффективности их деятельности в рамках создаваемой либеральной модели. Далее об этом будет сказано более подробно.

В реальности осуществлялся курс политики приватизации (разгосударствления) в масштабах огромной страны. Рациональные доводы о том, что железнодорожный комплекс, находясь в государственной собственности практически с конца XIX века и имея монопольное положение, работал весьма эффективно и демонстрировал примеры уникальной технической, управленческой и научной деятельности, радикальными реформаторами не учитывались, так же как и то, что признание коммунального характера железнодорожного комплекса было отражено на уровне государственного законодательства. В принятых законах РФ «О федеральном железнодорожном транспорте» было определено, что «железнодорожный транспорт является единым производственно-

технологическим комплексом»,²⁷⁵ и это во многом закрепляло невозможность его организационно-экономического расчленения.

Традиционное направление, выступающее противником процессов приватизации железнодорожного комплекса, было представлено мнением Н.С. Конарева – министра путей сообщения СССР с 1982 по 1991 гг.: «Реформа нацелена на выполнение требований Международного валютного фонда и Европейского банка реконструкции и развития, ведущих к дезинтеграции транспортной системы страны и ее деградации»,²⁷⁶ а также мнением директора Института управления на транспорте В.А. Персианова: «Стратегия реформ в целом, включая сферу естественных монополий, принималась властью преимущественно под давлением и в интересах бизнеса. Реформирование железнодорожного транспорта, например, прошло практически по моделям Европейского банка реконструкции и развития и Международного валютного фонда».²⁷⁷ При этом даже многие страны Европейского Союза испытывали на себе давление ВТО, интересы которой противоречили национальным политическим повесткам и мнению авторитетных исследователей, в частности, в моделировании транспортной политики.²⁷⁸ Если бы в 90-е годы систему российских

275 Федеральный закон от 25 августа 1995 г. «О федеральном железнодорожном транспорте»; Федеральный закон от 10 января 2003 г. «О железнодорожном транспорте Российской Федерации».

276 Конарев Н.С. К чему приведет приватизационное раздробление железнодорожного комплекса страны? // Российский экономический журнал. - 1998. - №5. – С. 12.

277 Персианов В.А. Мы должны создавать культ народа // Проблемы современного государственного управления в России. Материалы научного семинара / Под ред. В.И. Якунина; Центр проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования. Выпуск №4. – М.: Научный эксперт, 2006. – С. 82.

278 Ross J. Linking Europe: transport Policies and Politics in the European Union. - Praeger Publishers, 1998. – P. 28.

железных дорог решились бы реформировать так же, как поступили с Аэрофлотом, Россия пережила бы хозяйственную и гуманитарную катастрофу, как считает целый ряд экспертов.

К тому же указанные выше организации активно связаны с процессами глобализации мирового пространства, которую в форме международного проекта следует рассматривать, на наш взгляд, в виде комплексной и крайне агрессивной конкурентной борьбы. По словам М. Кастельса: «Главными агентами в становлении глобальной экономики были правительства, особенно правительства стран «Большой семерки», и их международные институты, Международный валютный фонд, Мировой банк и Всемирная торговая организация. Три взаимосвязанных политических курса создавали основы для глобализации: дерегулирование внутренней экономической деятельности (начиная с финансовых рынков), либерализация международной торговли и инвестиций, приватизация компаний общественного сектора (зачастую продаваемых иностранным инвесторам). Эта политика, начавшая проводиться в Соединенных Штатах в середине 1970-х годов, в Англии в начале 1980-х и в том же десятилетии получившая распространение в европейском сообществе, в 1990-х годах стала доминирующей в большинстве стран мира, общепринятым стандартом в международной экономической системе».

279

Надо признать, что указанные М. Кастельсом институты стали во многом определять характер политических режимов на постсоветском пространстве, включая и Россию. Политический режим

279 Кастельс М. Глобальный капитализм и Россия // <http://www.archipelag.ru/geoeconomics/soobshestva/power-identity/capitalism>.

нами понимается как «совокупность структур, явных или скрытых, которые определяют формы и каналы доступа к ведущим правительственным постам, а также характеристики деятелей, которые считаются для этих структур подходящими или неподходящими, используемые ими ресурсы и стратегии в целях получения желаемого назначения».²⁸⁰

Глобализация потребовала соответствующего мышления, подхода к миру как единому целому. Новая мировая ситуация поставила под сомнение исключительную роль национальных государств, поскольку произошло ослабление традиционных, территориальных, социокультурных и государственно–политических барьеров, некогда изолировавших народы друг от друга и наряду с этим предохранявших их от неупорядоченных внешних воздействий. Произошел процесс «становления новой, беспротекционистской системы международного взаимодействия и взаимозависимости».²⁸¹ Новый политический порядок, а именно порядок глобализации, с новой конфигурацией возглавляющих его органов и наций объявил, что будет мировым. Возможно, это плохо для всего человечества, а не только для России, так как вновь не дает возможности никому остаться в стороне. В складывающихся условиях Россия вряд ли может существовать в изоляции от остального мира. Скорее наоборот, она будет вовлечена и уже активно вовлекается в продолжающийся процесс трансформации системы международных отношений, но уже в сложившихся условиях «однополярного» мира, явившегося следствием поражения СССР в холодной войне.

280 Цыганков А.П. Современные политические режимы: структура, типология, динамика. - М.: Интерпракс, 1995. - С. 14.

281 Панарин А. С. Россия в циклах мировой истории. М.: Алгоритм, 1999. – С. 279.

Традиционное направление современного российского общественнознания обозначенную выше настойчивость в проведении либеральных реформ определяет как разрушение главного инструмента российской либеральной власти – рационального мышления.²⁸² Мы назовем это торжеством виртуального над реальным. С.Г. Кара-Мурза утверждает: «Вообще во время перестройки и реформы российская интеллигенция с какой-то наивной, готтентотской безответственностью одобряла разрушение сложнейших структур, являвшихся замечательным творением нашей цивилизации. Причем нередко речь шла и идет о творениях уникальных, содержащих в себе неуловимую духовную компоненту, так что нет уверенности, что эти структуры вообще удастся возродить после их гибели. Процесс этого тупого и бездумного уничтожения сложных систем, которые создавались предыдущими поколениями (причем не только советскими), продолжается и сегодня. Это можно сказать и о школьной реформе, и о планах расчленения единой железнодорожной или энергетической системы, и о многих других планах».²⁸³ Исследователь А.С. Панарин победу ценностей либерализма усматривал в утверждении господства в сознании людей установок номинализма, где центральной фигурой является индивидуальный собственник, подсчитывающий только личную выгоду, причем в масштабах своего индивидуального времени. Он пишет: «Ясно, что то, что может быть наиболее перспективным для экономики в целом: инвестиции в инфраструктуру, в долгосрочные фонды, в систему коммуникаций, равно как и вложения в систему образования, науки и культуры, - на его индивидуальном уровне не

282 Кара-Мурза С.Г. Рациональное мышление и власть // Муниципальный мир. - 2003. - №4; Кара-Мурза С.Г. Потерянный разум. – М.: Алгоритм, 2006.

283 Кара-Мурза С.Г. Потерянный разум. – М.: Алгоритм, 2006. – С. 357-358.

воспринимаются как рентабельные, то есть сулящие ему лично скорую и ощутимую отдачу».²⁸⁴

С середины 90-х годов в Российской Федерации стал серьезно ощущаться глубокий системный кризис, который существенно отразился и на деятельности железнодорожного комплекса. По словам М. Кастельса, к этому периоду Россия превратилась в «самую молодую провинцию капиталистического типа». Как результат проводимой либерализации транспорта, произошло резкое сжатие объема всех видов перевозок (так, за 1991-1994 гг. грузооборот упал в 2 раза и опустился на треть ниже уровня 1970 г., а в последующие четыре года он сократился еще на 15 процентов).²⁸⁵ Кроме того, вследствие опережающего роста тарифов на перевозки грузов до середины 90-х годов и увеличения удельного веса транспортных издержек в структуре цен разрывались связи между предприятиями в разных регионах и сокращалась интенсивность товарообмена, усиливались изоляция удаленных районов и степень локализации рынков. Главной причиной уменьшения грузопотоков стало сокращение промышленного и сельскохозяйственного производства и искусственный разрыв сложившихся за десятилетия хозяйственных связей между российскими регионами и республиками СССР, представлявшими собой единый народнохозяйственный комплекс. Единый национальный рынок начал разделяться на множество отдельных рынков с малочисленным или единичным продавцом на каждом из них. Итогом данной политики стала территориальная дезинтеграция страны. Вследствие хаотического распада хозяйственных связей произошло разрушение сложившейся

284 Панарин А.С. Народ без элиты. - М.: Алгоритм, Эксмо, 2006. - С. 212.

285 Белая книга. Экономические реформы в России. 1991–2001. (Автор-составитель С.Г. Кара-Мурза. Научное руководство: С.Ю. Глазьев, С.А. Батчиков). – М.: Алгоритм, 2002. – С. 404.

кооперации и специализации производства, переориентация отдельных регионов страны на внешние рынки.

Структура перевозок железнодорожного транспорта претерпела важные изменения, которые отразили структурную перестройку всей экономической системы страны. Существенно упала доля перевозок продукции конечных отраслей – машиностроения, легкой, пищевой промышленности, строительных материалов. По сравнению с 1990 годом в 2000-м году сильно увеличились удельные веса перевозок каменного угля, нефтяных грузов, руды и металлов. Так, в 1990 г. главные сырьевые и экспортные грузы (уголь, нефть и руды с черными металлами) в сумме составляли 42,9 процента объема железнодорожных перевозок, а в 1999 г. – 58 процентов²⁸⁶. С 2000 года по настоящий момент ориентация российской власти на экспорт сырья как основной источник дохода бюджета не изменилась. С точки зрения государственной безопасности это означает, что если раньше железнодорожный комплекс больше обслуживал внутреннюю экономику, обеспечивая транспортировку конечной продукции, то теперь в значительной степени, а иногда и в основном, переключился на экспортные сырьевые потоки. Таким образом, увеличивая сырьевую ориентацию экспорта, Россия создала для себя угрозу зависимости от мировых финансово-промышленных центров.

На наш взгляд, процессы приватизации и реструктуризации представляют широкие геоэкономические и геополитические возможности, прежде всего, для крупных компаний-поставщиков или отдельных государств, которым они выгодны. В качестве характерного

286 Белая книга. Экономические реформы в России. 1991–2001. (Автор-составитель С.Г. Кара-Мурза. Научное руководство: С.Ю. Глазьев, С.А. Батчиков). – М.: Алгоритм, 2002. – С. 405.

примера отметим, что «ускорение процессов приватизации железных дорог в развивающихся странах способствовало глобализации железнодорожной промышленности, что привело к возникновению новых рыночных возможностей, выходящих за пределы североамериканского рынка».²⁸⁷ На фоне этого практически до 2005 года главным направлением российской государственной промышленной политики, в частности, в железнодорожном машиностроении являлось противодействие консолидации предприятий отрасли, что подтверждается проведенными исследованиями.²⁸⁸

Отрицательные внутри геополитические последствия вызвал тот факт, что государству была отведена роль стороннего наблюдателя в финансовом инвестировании железнодорожного комплекса, что противоречило сложившимся российским общественно-политическим условиям и хозяйственно-экономической практике. Если в 1993 году доля участия государства в инвестициях железнодорожного транспорта составляла 26,8 процента, то в 2001 г. она снизилась до 0,1 процента²⁸⁹. По данным анализа бюджетного инвестирования в транспортные инфраструктуры общего пользования, доказано, что «в случае железнодорожного транспорта бюджетное инвестирование в инфраструктуру однозначно ведет к снижению инфляции и устойчивому росту ВВП»²⁹⁰. На наш взгляд, одним из самых серьезных

287 Багвелл Д.М., Байрд Р.В. Глобализация рынка железнодорожной промышленности // Железные дороги мира. - 2000. - №6. – С. 20.

288 Липатов В.А. Механизм согласования интересов государства и предпринимателей при разработке и реализации промышленной политики (на примере железнодорожного транспорта). Автореферат диссертации на соиск. уч. степени канд. полит. наук. - М., 2006. - С. 20.

289 Экономическая безопасность России / Под ред. В.К. Сенчагова. 2-е изд. – М.: Дело, 2005. – С. 261.

290 Якунин В.И., Бахтизин А.Р., Сулакшин С.С. К обоснованию политики

просчетов постсоветской политической элиты явилась недоосвоенность зоны БАМа, которая продолжает быть способной оказать синергетический эффект на социально-политическую и экономическую жизнь не только Дальневосточного округа, но и всего Российского государства.

Выразим уверенность, что без активной государственной поддержки невозможно осуществить необходимое обновление основных производственных фондов, а также предпринять модернизационные прорывы, в том числе в железнодорожной сфере. Созданное на коммерческой основе ОАО «РЖД» и внешние инвесторы (как показывает ситуация с другими видами транспорта, а также опыт зарубежных стран) проблему подобного масштаба решить не способны. Выделение проблем, связанных с функционированием отечественной авиапромышленности в ранг национальных проектов, лишней раз подтверждает озвученный тезис, так же как создание государственного судостроительного холдинга.

Проведенная реструктуризация железнодорожного комплекса России значительно усложнила систему его управления. Она стала более дорогостоящей, с большой избыточностью и дублированием функций на всех уровнях управления. Отметим, что контроль за деятельностью многочисленных транспортных предприятий из центра серьезно ослаблен, что существенно затрудняет проведение единой государственной транспортной политики, преследующей интересы широкого круга социальных субъектов. Рост числа коммерческих посреднических структур, обособление в едином производственно-

бюджетного инвестирования в транспортные инфраструктуры общего пользования // Транспорт: наука, техника, управление. - №12. – 2006. – С. 3.

технологическом комплексе отдельных железнодорожных служб и предприятий, дезинтегрируя сеть, не может не сказаться на процессах, связанных с социально-политической и экономической безопасностью страны, занимающей одну восьмую часть суши.

Приходится констатировать, что в процессах реформирования и либерализации железнодорожного комплекса по его управленческой схеме был нанесен серьезный удар, который выразился в отделении функций хозяйственного ведения от функций государственного управления. В тоже время, анализ имеющегося политико-управленческого опыта показывает, что выполнение МПС (министерство путей сообщения) функций государственного и хозяйственного управления продиктовано историей (ведомство путей сообщения существует в России с 1798 года, железнодорожное – с 1865 года), общественной потребностью и задачами обеспечения обороноспособности. Основная идея, которая лежала в основе развития транспорта дореволюционной (царской) и послеоктябрьской (советской) России заключалась в целостности и вертикальном единстве управления железнодорожным комплексом страны. Крупные размеры предприятий также являлись отличительной особенностью производственных структур отечественного железнодорожного комплекса. Процесс их укрупнения традиционно продолжился по аналогии и в советский период. Так, были сохранены генеральные схемы организационных структур в принципиальной своей части, зарождение которых относилось еще к дореволюционному периоду. Проверенные более чем 70-летним опытом работы в послереволюционный период эти схемы смогли оказаться жизнеспособными и в период хаотичного рыночного реформирования, что подчеркивает правильность и целесообразность их внедрения. В частности, даже зарубежными исследователями

отмечалось, что «в постсоветское десятилетие российские железные дороги остались основой деморализованной экономики, сохраняя большую часть советской практики».²⁹¹

Принимая во внимание отмеченное, можно констатировать, что стране необходима новая железнодорожная политика и методология ее осуществления, которая включала бы в себя геоэкономическую стратегию развития железнодорожного комплекса РФ в XXI веке, а также пути, возможности и пределы его интеграции в мировую транспортную систему в борьбе за мировой доход. В современной России остро обозначилась проблема дефицита научно обоснованных подходов к построению единой стратегии развития транспортного комплекса страны, обострилась потребность в комплексном экспертно-аналитическом обеспечении принятия решений в области транспортной политики.²⁹²

Палитра кейсов относительно механизмов выработки и принятия решений в области развития и реформирования российского железнодорожного комплекса была существенно расширена со времени прихода к власти президента В.В. Путина и его команды. Достаточно широкий круг общественности стал вовлекаться в идейно-политические дискуссии, касающиеся транспортных проблем российского государства. Об указанном свидетельствует появление публикаций, связанных с политическим измерением транспортного комплекса страны.²⁹³

291 Westwood J.N. Soviet Railways to Russian Railways . - U.K.: M. Palgrave, 2001. – P. 153.

292 Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006. – С. 45.

293 Горбунов А.А. Железнодорожный транспорт в геополитической стратегии России. - М.: Инфра, 2002; Громько Ю.В., Крупнов Ю.В. Транспортное цивилизационное продвижение – конкретный сценарий развития

На качественно же иной уровень проблему развития железнодорожного комплекса России подняло принятие в 2008 году «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». Впервые почти за двадцатилетний период со стороны государства было уделено повышенное внимание необходимости строительства новых железнодорожных линий, расширяющих геоэкономические и геополитические перспективы современной России (например, запланированная прокладка тоннельно-мостового перехода «Материк – Сахалин»), а также созданию транспортно-логистических комплексов, способствующих увеличению транзитного потенциала страны. По сути, ОАО «РЖД» выступило инициатором создания первого в современной России программного стратегического документа, определяющего будущее Российского государства как в политической, так и в экономической плоскости.

Если касаться анализа зарубежного опыта реформирования железнодорожных комплексов, то он дает довольно неоднозначное представление. В качестве исходного постулата следует признать, что в современный период не осталось стран с рыночной экономикой, где железные дороги находятся в собственности государства. Однако в большинстве других государств удельный вес железнодорожных

России. Стратегический доклад D8. Концептуальное расширение российской повестки дня G8 – 2006. – М.: Институт мирового развития, 2007; Копылов Ю.М., Леонтьев Р.Г. Государственная транспортная политика начала XXI века: Реформирование железнодорожного транспорта России. – М.: ВИНТИ РАН, 2003; Сай В.М. Планетарные структуры управления на железнодорожном транспорте. – М.: ВИНТИ РАН, 2003; Сидоров Н.М. Транспорт и общество: проблемы взаимодействия. – СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2005; Хмель В.А. Транзитный потенциал транспорта России. – М.: ВИНТИ РАН, 2005; Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: Экономика, 2006; Якунин В.И. Формирование геостратегий России. Транспортная составляющая. – М.: Мысль, 2005.

перевозок гораздо ниже, поскольку основой грузоперевозок, в частности, в Западной Европе выступает автомобильный транспорт. В транспортной системе Российской Федерации железнодорожный комплекс занимает ведущее положение. Например, железнодорожные магистрали Великобритании осуществляют всего 3 процента всех перевозок²⁹⁴ против 80 процентов в России. Исходя из этого, на наш взгляд, основного показателя, возможно проанализировать политику реформирования за рубежом.

Приватизация железных дорог Великобритании была проведена в годы пребывания на посту премьер-министра М. Тэтчер. Ею был провозглашен политический курс на приватизацию и осуществлена кампания реорганизации государственных монополий. Ключевой идеей реформ явилось внедрение и усиление конкуренции везде, где это возможно. Железнодорожная государственная монополия была раздроблена таким образом, что 130 компаний-операторов разделили между собой подвижной состав, а все рельсовые пути стали собственностью акционерной компании «Рейлтрек». Ввиду этого «большое количество игроков сильно усложнило и запутало процесс принятия решений».²⁹⁵ В конечном итоге техническая модернизация не состоялась, существенно выросли тарифы и значительно упал уровень доверия к безопасности движения на железнодорожном транспорте Великобритании, так как произошло несколько серьезных катастроф, которые окончательно подорвали доверие общественности, что во

294 Оправдано ли копирование европейской модели реструктуризации железных дорог? // НГ-политэкономия. – 1998. - №6. - С. 8.

295 Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте с комментариями / Составители и авторы комментариев: А.С. Мишарин, А.В. Шаронов, Б.М. Лapidус, П.К. Чичагов, Н.М. Бурносков, Д.А. Мачарет. – М.: МЦФЭР, 2001. – С. 181.

многим привело к банкротству компании «Рейлтрэк» в 2002 году.²⁹⁶ Неудачный результат правительства заставил его вернуться к обратному процессу – национализации рельсового хозяйства. Просчеты при приватизации железных дорог Великобритании некоторые специалисты связывают с неверным государственным регулированием, которое противоречило принципам свободного предпринимательства в управлении компанией, даже больше, чем в обычной государственной монополии²⁹⁷. Однако данные мнения весьма спорны и не подтверждаются достаточно убедительными аргументами. Наоборот, в изданной лейбористами «Белой книге о реформах М. Тэтчер», где были собраны фактические данные о важных общественных событиях и процессах указанного периода, содержались свидетельства, которые убеждали о достаточно негативных последствиях после приватизации государственных предприятий. Даже известный специалист по транспорту Всемирного банка Д. Холл признал, что «если просто механически приватизировать естественную монополию, то можно многое потерять».²⁹⁸ И при этом сослался на опыт приватизации железных дорог Великобритании.

Процесс приватизации и реформирования железных дорог Японии отличал последовательный и поступательный характер, однако его тоже нельзя считать удачным. В 1987 году национальная железнодорожная монополия была разделена на 7 корпораций по

296 Кизилев В. Либерализация транспорта: Горизонты транспорта: Эффективная транспортная политика/ Экспертный Совет Комитета СФ по промышленной политике. – Челябинск: Социум, 2004. – С. 101.

297 Кизилев В. Либерализация транспорта: Горизонты транспорта: Эффективная транспортная политика/ Экспертный Совет Комитета СФ по промышленной политике. – Челябинск: Социум, 2004.

298 Копылов Ю.М., Леонтьев Р.Г. Государственная транспортная политика начала XXI века: Реформирование железнодорожного транспорта России. – М.: ВИНТИ РАН, 2003. – С. 473.

региональному признаку, которые постепенно продавались частным инвесторам, где до этого доминировала государственная корпорация «Национальные железные дороги Японии». Реорганизация корпорации привела к утрате целостной национальной политики финансирования новых проектов и реконструкции действующей сети. Эта потеря сказалась на способности Японии отвечать происходящим экономическим переменам. В частности, изменение мировой экономической конъюнктуры заставило иначе посмотреть правительство на перспективы железнодорожного транспорта Японии, особенно в части их реорганизации и конкурентоспособности.

Конкурентоспособность Японии в международном масштабе ослабла из-за быстрого экономического развития соседних стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Высокая себестоимость продукции привела к уменьшению экспорта готовых изделий и увеличению импорта. Экономика Японии, ранее ориентированная на экспорт, стала нуждаться в кардинальных структурных преобразованиях с упором на снижение расходов как в производстве, так и в распределении. При этом японскую действительность, относительно нашей проблемы, характеризует то, что «внутренние цены на пассажирские и грузовые перевозки в целом по стране выше сложившихся на общемировом транспортном рынке, и это снижает конкурентоспособность Японии в международных масштабах»²⁹⁹ и создает дополнительные сложности для всей японской экономики, активно включенной в процессы глобализации.

До этого сеть железных дорог Японии изначально развивалась

²⁹⁹ Конно С., Смит И. Приватизация железных дорог Японии – итоги и перспективы // Железные дороги мира. - 1998. - №6. – С. 8.

только для удовлетворения внутренних транспортных потребностей населения и экономики, с доминированием пассажирских перевозок. В современный период наличие конкурентной глобализированной экономической среды потребовало приведения качества и стоимости продукции и услуг, в том числе транспортного обслуживания, к мировому уровню. Многие сферы деятельности японских компаний были переведены за рубеж и Япония, прежде всего, столкнулась с требованием других стран о либерализации своего внутреннего рынка.

Кроме того, глобализация сделала жизненно необходимой тесную интеграцию внутренних и международных перевозок, «оставляя при этом место для дискуссии относительно того, будут ли развитие сети и структура тарифов полностью определяться рыночными факторами».³⁰⁰ Самой сложной проблемой на перспективу остается обеспечение железнодорожным компаниям возможности выдержать давление перемен в сложившейся экономической ситуации, происшедших за годы после приватизации и имеющих долгосрочное влияние. Этот вопрос тесно связан с общими структурными реформами в экономике Японии и является предметом политического выбора на уровне правительства, где либеральные идеи постепенно отодвигаются на второй план.

В обозначенном контексте достаточно полезным нам представляется рассмотрение опыта реформирования железнодорожного комплекса современного Китая, тем более, что целый ряд преобразований в этом государстве проходит весьма

³⁰⁰ Конно С., Смит И. Приватизация железных дорог Японии – итоги и перспективы // Железные дороги мира. - 1998. - №6. – С. 9.

продуктивно. Основной постулат реформирования выглядит следующим образом: «Ввиду большого значения железных дорог для национальной экономики реформы будут осуществляться постепенно, в течение долгого времени, с учетом того, что в настоящее время как пассажирские, так и грузовые перевозки в некоторых регионах еще недостаточно развиты и не покрывают потребностей рынка».³⁰¹ Вообще китайские железные дороги обладают многими специфическими особенностями и сталкиваются со сложностями, редко встречающимися в других странах. Из нескольких альтернативных вариантов реформирования министерство железнодорожного транспорта Китая выбрало вариант, предполагающий отделение инфраструктуры от эксплуатационной деятельности. Это означает, что сооружения и оборудование инфраструктуры железных дорог будут действовать как естественная монополия под контролем правительства, а пассажирские и грузовые перевозки будут организованы на конкурентной основе отдельно от инфраструктуры. С этой целью предполагается основать общенациональную компанию по инфраструктуре, а также несколько пассажирских и грузовых компаний с независимым управлением, которые будут организованы как независимые акционерные компании с современной структурой, способной конкурировать на рынке международных транспортных услуг. Кроме того, китайское правительство оставляет за собой обязанность определять правила субсидирования убыточных линий в интересах общества.

Обращаясь к опыту приватизации железных дорог Австралии как крупного континентального государства, важно отметить, что, начиная

301 Аболин О.Ю., Шеремет А.А. Железнодорожный транспорт Китая в условиях переходной экономики. – М.: ЦНИИТЭИ ВНИИАС МПС России, 2002. – С. 13.

с 1997 года, темпы реформ значительно снизились, и, несмотря на прогнозы, железные дороги в основном остались в руках государства.³⁰² В современной Австралии правительственные организации владеют большинством железнодорожных пассажирских служб, включая пригородные поезда в большинстве городов. Кроме того, большинство путей, железнодорожная инфраструктура также остается в собственности австралийского правительства. Относительно модели государственно-частного партнерства опыт Австралии интересен тем, что совместные предприятия с венчурным участием задействованы в строительстве новых железнодорожных линий в Сиднее и подъездных путей к аэропорту Брисбен.³⁰³

Важно отметить, что правительство объединенной Германии также весьма осторожно подходит к самому проведению реформ на федеральном железнодорожном транспорте, о чем свидетельствует ситуация вокруг государственной железнодорожной компании «Дойчбан». В 2005 году планировалось приватизировать лишь 20 процентов акций компании с сохранением за ней статуса общего оператора инфраструктуры и поездов, т.е. достаточно прочного монопольного положения. Полученные доходы от приватизации (до 10 млрд. евро в год) планировалось тратить на модернизацию парка локомотивов и вагонов, сигнального оборудования и ремонт путей.³⁰⁴ Кроме того, в связи с реформами и модернизацией железных дорог

302 Картер М. Приватизация на железных дорогах Австралии // Железные дороги мира. - 2000. - №2. – С. 16.

303 Scrafton D. Transportation Policy in New Zealand and Australia // Handbook of transport Strategy, Policy and Institutions: v. 6 / Ed. by K.J. Button, D.A. Hensher, 2005.- P. 813.

304 Горизонты транспорта: Эффективная транспортная политика / Экспертный Совет Комитета СФ по промышленной политике. – Челябинск: Социум, 2004. – С. 606.

федеральное правительство поддержало их достаточно большими инвестициями. Государственное финансирование на период до 1995 года было увеличено на 25 процентов по сравнению с периодом 1976-1985 гг.³⁰⁵ А с 1994 по 2005 годы инвестиции немецкого федерального правительства в железнодорожный комплекс Германии составили 44,3 млрд. евро.³⁰⁶ Таким образом, принципы «государственного духа» при проведении политики либерализации немецкого железнодорожного комплекса являются определяющими.

В США государство также осуществляет финансовую поддержку железнодорожных компаний через участие в управлении частными грузовыми компаниями.³⁰⁷ Корпорация «Амтрак», занимающаяся пассажирскими перевозками, также получает значительные дотации от государства.

К политическим решениям, связанным с проблемами развития и функционирования в новых глобально-транснациональных условиях, можно отнести реализацию плана администрации Белого дома США, предполагавшего потратить с 2003 по 2009 годы 247 млрд. долларов на поддержание существующей транспортной инфраструктуры и финансирование новых проектов.³⁰⁸ При этом нижняя палата американского парламента и Сенат не только поддержали указанное решение, но и потребовали даже увеличить расходы. Вообще курс

305 Резер С.М. Управление транспортом за рубежом. – М.: Наука, 1994. – С. 33.

306 Grosmann A. Die Rolle der Eisenbahn im Rahmen der verkehrspolitischen Ziele der neuen Bundesregierung // *Deine Bahn*. - 2006. - №5. – S. 5.

307 Гончарук О.В. Управление транспортом: вопросы теории и практики. – СПб.: Наука, 1994. – С. 83.

308 Левенчук А. Организация транспортного регулирования: Горизонты транспорта: Эффективная транспортная политика / Экспертный Совет Комитета СФ по промышленной политике. – Челябинск: Социум, 2004. – С. 80.

американского правительства связан с укрупнением железнодорожных компаний для усиления их позиций в конкурентной борьбе с другими видами транспорта, а также с чрезмерной конкуренцией на грузовых железных дорогах, что стало причиной консолидации отрасли в последнее десятилетие. По заявлениям финансовых специалистов: «Железным дорогам нужен масштаб и монополия на местном уровне, поскольку растет конкуренция с авто- и авиаперевозками».³⁰⁹ Концентрация затрагивает все уровни - от мелких предприятий до магистралей-гигантов протяженностью 50 тыс. км и более. В итоге планируется, что основной объем перевозок на дальние расстояния будет приходиться не более чем на восемь гигантов. Американские специалисты считают нецелесообразным деление единой железной дороги на компании по перевозкам и управлению инфраструктурой, поскольку связь между этими видами деятельности исключительно тесная. Кроме этого, по данным Ассоциации американских железных дорог, ежегодные расходы последних на новый подвижной состав составляют 6 млрд. долларов, техническое обслуживание эксплуатируемого парка – 9 млрд., новый путь и искусственные сооружения – 4 млрд., текущее содержание инфраструктуры – 6 млрд. долларов.³¹⁰

Вообще, в государствах Европы и Канаде на волне проводимой либерализации в продвижение национальных железнодорожных систем в общемировой перевозочный процесс для более справедливого участия национальных железнодорожных перевозчиков были широко

309 Линнетт С. Иностранные инвестиции в транспорте России: вызовы и возможности // Транспорт: наука, техника, управление. - 2006. - №2. – С. 13.

310 Багвелл Д.М., Байрд Р.В. Глобализация рынка железнодорожной промышленности // Железные дороги мира. - 2000. - №6. – С. 19.

вовлечены правительства и многие политические деятели.³¹¹

Таким образом, вследствие большого разнообразия задач, стоящих перед реформаторами в различных странах, и ключевых различий в самих железнодорожных комплексах (например, по расстояниям и структуре перевозок) не существует общей для всех регуляторной модели и схемы реформирования. На наш взгляд, период реформирования зарубежных железных дорог недостаточен, чтобы сделать окончательные выводы об успешности реализуемых рыночных моделей и их элементов, которые не могут быть полностью реализованы в России, поскольку требуется разработка новой модели, создаваемой с учетом российской специфики и направленной на решение специфических проблем российского железнодорожного комплекса. На наш взгляд, полезно было бы заимствовать из международного опыта только то, что наилучшим образом поможет решить наиболее актуальные задачи. При этом нельзя забывать о принципе эволюционных преобразований, поскольку поспешные изменения или экспериментальный подход могут привести к отрицательным последствиям. Мы также согласимся с позицией исследователя А.А. Горбунова в том, что «как показывает богатый исторический опыт, каждая страна выбирает тот путь реформирования железнодорожного транспорта, который является наиболее приемлемым для нее. Поэтому представляется принципиально важным отказ от идеи выработки единых для всех шаблонов, универсальных правил реструктуризации и железнодорожного транспорта, и национального транспортного комплекса как такового».³¹²

311 Bitzan J., Vachal K. Protecting the captive railroad shipper // Handbook of transport Strategy, Policy and Institutions: v. 6 / Ed. by K.J. Button, D.A. Hensher, 2005.- P. 479.

312 Горбунов А.А. Опыт политики развития зарубежных

Процесс проведения радикальной рыночной реформы показывает, что преодоление структурного кризиса народного хозяйства, причем беспрецедентного по своей сложности и глубине, не может быть осуществлено на основе исключительно рыночных механизмов организации общественного производства, которые только начали формироваться в России. Развитие сугубо рыночных отношений без одновременной реконструкции народного хозяйства и создания для этого эффективного механизма стимулирования процессов перераспределения ресурсов в развитие перспективных производств, в условиях существующих народнохозяйственных диспропорций, по мнению С.Ю. Глазьева – автора теории долгосрочного технико-экономического развития России, приведет лишь к деиндустриализации, нарастающему вымыванию национального богатства в неэквивалентном экономическом обмене и к долгосрочному ухудшению экономического положения страны, потере имеющихся конкурентных преимуществ.³¹³ Даже известные идеологи российского либерализма Е.Г. Ясин и А.А. Яковлев признали односторонность радикальной рыночной доктрины: «...мы констатируем, что сами по себе рыночные силы не приведут к формированию в России структуры экономики, способной обеспечить процветание страны: они скорее будут толкать к закреплению сырьевой ориентации, а стало быть и сравнительно низким темпам роста».³¹⁴

железнодорожных транспортных коммуникаций для современной России // Транспортные коммуникации в геополитической стратегии современной России: материалы научно-практической конференции, состоявшейся 25-28 марта 2008 г. – Москва, 2008. – С. 67 – 68.

313 Глазьев С.Ю. Теория долгосрочного технико-экономического развития. – М.: ВладДар, 1993. – С. 301.

314 Ясин Е.Г., Яковлев А.А. Конкурентоспособность и модернизация российской экономики: начало проекта. Конкурентоспособность и модернизация экономики. – М, 2004. – Т.1. – С. 11-12.

В настоящее время наибольшие перспективы развития железнодорожным комплексам предоставляет интермодальная модель, т.е. организация смешанных перевозок. В период проведения реформационных процессов на транспорте России оказалась забытой идея создания единой транспортной системы, поднятая на качественно новый научный уровень советскими учеными еще в 30-е годы XX века. Опыт многих западноевропейских стран, давно живущих в условиях рыночных отношений, убеждает в несостоятельности такой позиции. Единая высокоэффективная транспортная система сейчас нужна Российскому государству даже больше, чем прежде, поскольку сильная экономика должна иметь развитую единую транспортную систему.

Важно отметить, что интеграция различных видов транспорта (в том числе железнодорожного) в единый народнохозяйственный комплекс в последние десятилетия стала одной из характерных особенностей транспортных проектов и программ, разрабатываемых во многих странах мира и их объединениях. Очевидно, что без хорошо организованных прямых смешанных перевозок в региональных, государственных и международных сообщениях немислим нормальный внутренний и международный товарообмен. В Европе все более широкое распространение получают именно интермодальные (смешанные) перевозки: железнодорожно-автомобильные, железнодорожно-морские на значительные расстояния, которые выгодны и транспортным предприятиям и пользователям. Суть современной европейской транспортной политики заключается в том, что морские порты и аэропорты, конкурирующие между собой, предлагают железным дорогам более тесно интегрироваться с

судоходными и авиалиниями.³¹⁵ Конкуренция между разными видами транспорта существует давно, но и разным видам транспорта выгоднее не соперничать между собой, а, создав единую технологическую цепочку, предоставить пользователям качественно новый вид услуг и по более низкой цене. Например, государственная транспортная политика Швейцарии в нынешних условиях направлена на то, чтобы увеличить перевод грузопотоков на железнодорожные магистрали, и предусматривает специальное субсидирование комбинированного транспорта, а также инфраструктурные инвестиции в базовые тоннели трансальпийского транзита. В итоге интермодальные перевозки с каждым годом значительно увеличиваются, как увеличивается и доля участия железных дорог в транспортировке грузов, превышающая все европейские показатели.³¹⁶

В процессах реформирования железнодорожного комплекса страны основной задачей российской власти, на наш взгляд, должно являться создание новой транспортной парадигмы, которая видится как переход от преимущественно транспортной концепции к интермодально-логистической.

Проведенный выше анализ реформирования российского железнодорожного комплекса позволяет заявить, что несмотря на многократные преобразования за последние 20 лет, эффективная организационная форма железнодорожной транспортной системы так и не найдена. Вызывает большие сомнения необходимость ее

315 Ross J. Linking Europe: transport Policies and Politics in the European Union. - Praeger Publishers, 1998. – P. 5-9.

316 Моисеев Г.А. Реформы железнодорожного транспорта в зарубежных странах // Транспорт: наука, техника, управление. - 2006. – №2. – С. 31.

реформирования по тому сценарию, который предлагался радикальными реформаторами и активно претворяется в реальной действительности. Либеральная модель реформирования не способна решить многочисленный ряд проблем, связанных с железнодорожным комплексом, который призван обеспечивать решение задач, имеющих отношение к национальной безопасности современной России. Игнорирование исторического опыта, а также логики создания одного из самых мощных в мире железнодорожных комплексов, выражающееся в поверхностном и непродуманном отношении к процессам реструктуризации системообразующей отрасли, может грозить серьезными последствиями как для российского государства, так и для созданного ОАО «РЖД», а также пользователей его услугами. Исключить такие последствия возможно только при объективной оценке негативных сторон реформы и выработке дальнейших направлений ее корректировки. С помощью конкретной политики в контексте либеральной парадигмы можно как стабилизировать систему, так и свергнуть ее в хаос, однако ее значение может быть оценено только в том случае, если будущее видится устойчивым и предсказуемым.

Очевидно, что отрасль было можно и нужно улучшать и модернизировать, а не дестабилизировать, преследуя нередко узкокорпоративные, как правило, расходящиеся с общественными интересами цели. Созданный во многом в советское время железнодорожный транспорт, несмотря на катастрофический экономический спад последних 15 лет, сумел сохранить костяк своего производственного и социального потенциала. Более того, он сохраняет способность к быстрому подъему в случае общего экономического

роста и увеличения спроса на перевозки, поскольку в прошлом создавался на основе больших капитальных вложений, что позволило сдерживать рост тарифов на перевозки и существенно поддержать промышленность и сельское хозяйство в период либеральных реформ. В период так называемых «путинских» изменений железнодорожный транспорт обеспечил устойчивое удовлетворение спроса на перевозки и способствовал подъему экономики, в том числе льготными условиями стимулирования материального производства. Однако не испытывая государственной поддержки в проведении модернизационных мероприятий, российский железнодорожный комплекс практически исчерпал свои внутренние резервы, поскольку его основные производственные фонды стремительно стареют и обновляются не в должном объеме, как того требует «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года».

Ситуацию с обеспечением устойчивой работы железнодорожного комплекса в долгосрочной перспективе нельзя признать удовлетворительной, в то время как он является одной из инфраструктурных основ российского государства и его экономической системы, определяет возможности поступательного развития как отдельных регионов, так и страны в целом. В этой связи он должен рассматриваться как государствообразующий фактор, обеспечивающий удовлетворение потребностей населения и экономики в перевозках и являющийся основой безопасности и стабильности российского общества и государства. Не вызывает возражений и тезис о том, что жизнь из нашей экономики и общества будет уходить по мере износа инфраструктуры и основных фондов, оставшихся от советской эпохи.

В качестве определенного приоритета и итога отметим, что должна быть сохранена отработанная десятилетиями централизованная

система управления железнодорожным комплексом. Мировым и отечественным опытом выявлен тот императив, что управленческие новации не должны подрывать централизованную управляемость перевозочным процессом на стратегически важных железнодорожных магистралях или затруднять решение задач обеспечения перевозок государственной значимости. Очевидным и проверенным практикой является тот факт, что находящийся под жестким государственным контролем железнодорожный комплекс наполняет бюджетную сферу более внушительно. Отпущенный функционировать в автономном режиме, он будет увеличивать негативные тенденции и углублять общую кризисную ситуацию.

Анализ зарубежного опыта показывает, что из-за различий в поставленных целях, самих железнодорожных комплексах и среде, в которой они действуют, ни одна из зарубежных регуляторных моделей не может быть полностью реализована в России, поскольку перед каждым комплексом стоят свои проблемы, а общей модели или решения не существует. Таким образом, зарубежный опыт не подтверждает безусловное преимущество разделения железных дорог на разные компании по видам деятельности. Отсутствует и общепризнанная модель управления. Каждое государство находит свое решение в зависимости от технического и экономического развития, национальных традиций. Совершенно ясно, что требуется разработка новой модели, создаваемой с учетом российской специфики и направленной на решение специфических проблем российского железнодорожного комплекса, тем более нецелесообразно разрушать проверенные богатым историческим опытом структуры.

Политико-методологической основой реформирования системы

управления и работы железнодорожного комплекса РФ должен быть взвешенный комплексный подход, так как по своей природе он является единым вертикально интегрированным производственно-технологическим комплексом и важным залогом национальной безопасности современной России.

Глава III.

Российский железнодорожный комплекс в структуре национальной безопасности

Академик В.А. Легасов один из первых пришел к выводу о том, что в отечественной науке пропущена целая область научного знания – промышленная безопасность. Кроме того, он также один из первых предложил объединить усилия специалистов всех областей знания, направленные на более безопасное и надежное использование достижений научно-технического прогресса, проводя анализ проблем безопасного развития мировой техносферы. Он также один из первых предупреждал о том, что нормальный ход научно-технического прогресса может быть обеспечен только тогда, когда будет соблюдаться примат наук над промышленностью.

В.А. Легасову также принадлежит важное достижение – системный анализ Чернобыльской катастрофы. Именно на основе этого исследования он заложил основы теории современной безопасности России и мира как неразрывной задачи. Кроме того, В.А. Легасов был в числе первых, кому удалось поднять на государственный уровень идею о создании научного института, занимающегося исключительно проблемами обеспечения безопасности больших технических систем, куда относился и железнодорожный комплекс. В качестве особого принципиального этапа в формировании научного знания по этой

проблеме можно выделить 1987 год, когда была опубликована статья В.А. Легасова,³¹⁷ где обосновывалась необходимость создания единой системы обеспечения безопасности государства.

Изучение безопасности как механизма, состояния, а также самостоятельного и достаточно автономного явления, во многом определяющего условия, жизненные возможности, будущее связанных с ней объектов, может быть проведено на основе применения широкого спектра научных парадигм. На этот счет зарубежный исследователь В. Гейзен замечает: «Безопасность является весьма обширным и комплексным вопросом, для решения которого простая методология недостаточна. В качестве логического следствия это означает, что наука безопасности имеет мультидисциплинарную природу. Она берет свои нравственные основы из философии и этики, а свое происхождение из медицины, психологии, социологии и всех позитивных и инженерных наук. В отношении общества выводы науки безопасности воплощаются через правила и законы. Мы можем сделать вывод, что наука безопасности является, вероятно, одним из наиболее ярких примеров синергетики (нелинейного взаимного усиления влияний при наложении) в науке».³¹⁸

Железнодорожный комплекс в процессах обеспечения национальной безопасности

Национальная безопасность – это категория политики, обозначающая способы, средства и формы обеспечения национальных

317Легасов В.А. Из сегодня — в завтра // Известия, 5 октября 1987.

318Цит. по: Кузнецов В.Н. Социология безопасности: Формирование культуры безопасности в трансформирующемся обществе / Приложение к журналу «Безопасность Евразии». – М.: Республика, 2002. – С. 28.

интересов государства как внутри страны, так и в системе международных отношений. Защита национальной безопасности любого государства требует создания адекватной системы процедур и инструментов регулирования политических, социальных и экономических процессов. Фактически безопасность – одна из наиболее острых и главных проблем нового тысячелетия. Для современной России национальная безопасность исключительно актуальна в силу действия ряда факторов. Прежде всего таких, как резкое изменение форм собственности, инфляция при серьезном расстройстве национальной финансовой системы, высокая степень износа производственных фондов, утрата государственного контроля за ходом многих экономических и политических процессов, придававшего определенным системам качество надежности. Действие всех этих факторов значительно усложняет решение такой принципиальной проблемы России, как национальная безопасность.

Обеспечение национальной безопасности страны во многом является социальной задачей, которая как индикатор определяет на современном этапе в целом перспективы состояния общества, уровень развития политических институтов, экономики, всего государства в аспекте его геополитического и геоэкономического положения и устойчивости к современным глобализационным вызовам.

Учитывая вышеобозначенные моменты, добавим, что «политический аспект безопасности государства тесно связан с политическим режимом, который является важной характеристикой среды обитания людей. Поэтому тип политического режима выступает определенным способом решения вопроса безопасности государства».³¹⁹

³¹⁹ Гусев А. Безопасность личности, общества и государства в контексте новой гуманитарной парадигмы XXI века (логистический подход) //

В связи с этим подчеркнем, что железнодорожный комплекс, являясь инструментом общества, способствует реализации определенных целей, в частности обеспечению национальной безопасности. Значение железнодорожного комплекса в процессах экономического развития Российского государства было обусловлено двумя основными факторами: технико-экономическими преимуществами по сравнению с другими видами транспорта, а также совпадением направлений и мощности основных транспортно-экономических потоков с конфигурацией и параметрами железнодорожных магистралей, что формировалось в течение длительного исторического периода. Несущий каркас грузопроводящих и пассажирообслуживающих железнодорожных линий имеет 175-летнюю историю. Железнодорожный комплекс России обладает существенными преимуществами как перед другими видами транспорта, так и перед другими национальными транспортными комплексами, поскольку имеет лучшие экономические, энергетические показатели, способность к бесперегрузочным массовым перевозкам в экстремальных условиях, практически в любой значимый пункт Российской Федерации, а также может быть эффективно использован в мировом транзитном сообщении. Железнодорожный транспорт стоит на первом месте по грузообороту (объему работы транспорта по перевозкам грузов). По данным статистики его грузооборот составляет 1865 млрд. т-км, трубопроводного (нефть и нефтепродукты) 1123 млрд. т-км, автомобильного 180 млрд. т-км.³²⁰

Кроме того, по уровню пассажирооборота (объему работы транспорта по перевозкам пассажиров) железнодорожный транспорт

Безопасность Евразии. - 2001. - №3. – С. 439.

320 Российский статистический ежегодник, 2010. – С. 487.

также занимает лидирующие позиции и составляет 151,5 млрд. пассажиро-км, вслед за ним идет автобусный транспорт – 106,9 млрд. пассажиро-км, далее метрополитен – 42,7 млрд. пассажиро-км. В междугородном сообщении железнодорожный транспорт также значительно опережает своих конкурентов. Так, железнодорожное дальнее сообщение составляет 113, 3 млрд. пассажиро-км, а ближайшее к нему автобусное лишь 13,5.³²¹ На железнодорожный транспорт Российской Федерации приходится 80 процентов грузовых перевозок и 41 процент пассажирских, что составляет значительный объем в общем перевозочном процессе, в обслуживании социальной сферы и реального сектора экономики.

Он функционирует как единый, органически целостный, размещенный на огромной территории производственно-технологический комплекс. При этом отметим, что численность работников отрасли достигает 2,45 процента от общей численности занятых в экономике, а удельный вес в основных фондах страны производственных фондов железнодорожной отрасли порядка 11,1 процентов.³²²

Невозможность привозить или увозить товар в конкретные или из конкретных населенных пунктов не только исключает жителей из экономики, но и угрожает их достойному существованию и безопасности. Учитывая огромную территорию России (более 17 млн. квадратных километров), надежное транспортное обслуживание с минимально возможными транспортными издержками является одним из главных условий функционирования современной экономики.

321 Там же. – С. 491.

322 Экономическая безопасность железнодорожного транспорта / Под ред. Р.А. Кожевникова, З.П. Межох. – М.: Маршрут, 2005. – С. 63.

По показателям перевозочной деятельности отечественных железных дорог можно во многом судить о состоянии экономики в целом и темпах экономического роста. А с учетом значения, которое они приобрели в России, легко спрогнозировать дальнейшие социально-политические и социально-экономические перспективы страны, поскольку, обеспечивая перевозку массовых грузов в достаточно больших объемах, железнодорожный комплекс способен в значительной степени определять общий масштаб цен в экономике. Так, в условиях России на каждый процент прироста транспортных тарифов уровень инфляции возрастает на 0,3 процента.³²³ Тарифный фактор естественных монополий является основным в росте инфляции, что, в свою очередь, может вызвать процесс генерации инфляции, который способен дестабилизировать не только экономическую, но и политическую сферу государства и привести к росту социальной напряженности.

Географические, экономические и исторические условия сложились таким образом, что железная дорога стала своего рода неотъемлемым символом России и главным видом транспорта. Важно отметить, что влияние железнодорожного транспорта на прирост ВВП динамично возрастает: если в 2001 г. его доля составляла 2,73 процента, то в 2005 г. порядка 3,6 процента, т.е. почти половину от всей доли транспорта в ВВП.³²⁴ Железнодорожный комплекс стал надежной опорой российской государственной системы. Сегодня ОАО «РЖД» это

323 Палкин С.В. Проблемы экономики социального развития железнодорожного транспорта. – М.: ВИНТИ РАН, 2005. – С. 71.

324 Краснощек А.А. Экономическая безопасность транспортной отрасли как важная составляющая экономической безопасности государства // Вестник транспорта, 2006. - №10. – С. 8.

действительно уникальная корпоративная структура, «которая по природе своей способна снимать противоречия между бизнесом и государством, государством и обществом».³²⁵

В данном контексте достаточно убедительно выглядит определение экономической безопасности государства, данное академиком Л.И. Абалкиным. Он отметил, что «экономическая безопасность – это совокупность условий и факторов, обеспечивающих независимость национальной экономики, ее стабильность и устойчивость к постоянному обновлению и самосовершенствованию»³²⁶. Таким образом, экономическая безопасность это не только защищенность национальных интересов в экономической сфере, но и готовность, и способность институтов власти создавать механизмы реализации и защиты национальных интересов развития отечественной экономики, поддержания социально-политической и социально-экономической стабильности общества.

В этой связи представляется обязательным выделение транспортной составляющей и ее важнейшего элемента – железнодорожного комплекса в качестве самостоятельного блока в общей системе национальной безопасности.

Проводя анализ функций железнодорожного комплекса в обеспечении экономической безопасности, целесообразно обратиться к государственным нормативным актам. Так, в перечне критериев экономической безопасности Российской Федерации, содержащихся в

325 Якунин В.И. Формирование государственной политики в современной России: проблемы теории и практики. – М.: РОССПЭН, 2006. – С. 129.

326 Абалкин Л.И. Концепция будущего развития России // К самосознанию России. – М.: Наука, 1995. – С. 57.

Постановлении Правительства Российской Федерации «О первоочередных мерах по реализации государственной стратегии экономической безопасности Российской Федерации (Основных положений)», одобренных Указом Президента РФ от 29 апреля 1996 года № 608, говорится об одиннадцати позициях, которые главным образом влияют на состояние экономической безопасности государства. Важно отметить, что пять позиций, т.е. практически половина, напрямую связаны с работой и нормальным функционированием железнодорожных коммуникаций. Это прежде всего такие критерии, как: обеспеченность экономики стратегическими ресурсами и эффективность государственного контроля за их обращением, рациональная структура внешней торговли, доступность для населения пассажирского транспорта, сохранение единого экономического пространства и межрегиональных экономических отношений, обеспечивающих соблюдение общегосударственных интересов, исключающих развитие сепаратистских тенденций, а также обеспечение необходимого уровня государственного регулирования экономических процессов с целью формирования условий для нормального функционирования рыночной экономики. Все вышеперечисленные критерии в той или иной мере зависят от эффективной работы железнодорожного транспорта, который в значительной степени способен повлиять на реальные показатели этих критериев.

В контексте оценки роли железнодорожного комплекса в обеспечении национальной безопасности отметим одну из ключевых проблем, а именно: опасность ослабления политических и социально-экономических связей сибирских территорий и территорий Дальнего Востока с Центральной Россией и, наоборот, их усиление с

приграничными государствами, имеющими более эффективную экономику. Если по направлениям на Балтию, Европу, Северный Кавказ инфраструктура по большей части сформирована и требуется ее опережающее развитие, то направление Дальнего Востока традиционно считается проблемным по многим показателям.³²⁷ В частности, усиливаются сепаратистские тенденции со стороны некоторых ангажированных политических элит как в России, так и за ее пределами. Район Дальнего Востока фактически отсоединяется от всей остальной страны и одновременно разрушается из-за отсутствия надежной транспортной инфраструктуры. Российские транспортные системы, включая железнодорожный комплекс, больше не могут сохранять эффективное взаимодействие, т.к. не получают необходимых инвестиций и не модернизируются.

Сибирь, Дальний Восток, Калининградский анклав, Юг России (в частности, Северный Кавказ) – это своеобразные геополитические знаки, иначе говоря территории, играющие первостепенную роль в защите национальных интересов. Уменьшения негативного воздействия и полюса напряженности вокруг них возможно добиться за счет «уплотнения» пространства, т.е. налаживания коммуникационных сетей, в том числе транспортных.

В этих условиях возникает существенная проблема создания механизмов консолидированного развития российских Сибирских и Дальневосточных территорий, способных парировать указанные выше опасности и обеспечить в долгосрочной перспективе устойчивое развитие этих регионов в составе России. В результате развития транспортного комплекса Сибири и Дальнего Востока как единого

³²⁷ Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. - М.: Экономика, 2006. – С. 67.

политического и экономического пространства России могут быть использованы преимущества ее экономико-географического положения и в значительной мере сглажены угрозы национальной безопасности. Основную роль в транспортном освоении страны, а также Сибири и Дальнего Востока, на наш взгляд, должны играть железнодорожные магистрали, являющиеся стержневым элементом стратегии транспортного освоения указанных территорий, с учетом новых геоэкономических и геополитических реалий и вызовов.

В процессах обеспечения национальной безопасности отсутствие необходимых железных дорог является серьезным тормозом в дальнейшем развитии страны, поскольку суммы экономических потерь от этого оцениваются в миллиарды условных единиц. В послании Президента РФ 2007 года Федеральному собранию подчеркивалось, что «ежегодная сумма экономических потерь от плохого состояния или отсутствия дорог оценивается более чем в 3 процента ВВП, при этом на оборону современная Россия тратит 2,7 процента ВВП в год»³²⁸. В связи с этим, согласно «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»³²⁹, предполагается вложение значительных финансовых ресурсов в строительство новых железнодорожных веток. Одним из важных условий в процессе создания новых транспортных возможностей в восточной части России в целях укрепления ее национальной безопасности является строительство резервной Северо-Сибирской магистрали (Ивдель – Сургут, Нижневартовск – Белый Яр –

328 www.kremlin.ru/appears/2007/04/26/1156_type63372type63374type82634_125339.shtml.

329 Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: Распоряжение правительства Российской Федерации № 877-р от 17 июня 2008 года

Лесосибирск – Усть-Илимск), предполагающей связать Усть-Илимск с Уралом, и одновременно дублировать Транссиб. По мнению главы ОАО «РЖД» В.И. Якунина: «Создание Севсиба является необходимым условием для формирования в Азиатской части страны опорной транспортной сети, позволяющей решить как экономические, социальные, так и оборонные задачи с минимальными затратами и мирными средствами».³³⁰

Россия – это прежде всего огромная сухопутная страна, где сфера целесообразного использования железных дорог чрезвычайно велика и потребность в новых магистралях будет ощущаться еще долгое время.

Отметим, что в Российской Федерации с 1991 г. произошел резкий спад железнодорожного строительства. Его темпы за последние 15 лет оказались самыми низкими за всю историю существования российских железных дорог. В противовес историческому опыту современная Россия закрывает эксплуатацию малодеятельных участков и мало интенсивных линий железной дороги.³³¹

Спад в капитальном строительстве при предельном износе основных фондов железнодорожного транспорта крайне опасен как для отрасли, так и для государства в целом. Например, транспортный

330 Якунин В.И. Современные проблемы геополитики России. – М.: Экономика, 2006. – С.22.

331 Постановление правительства РФ от 18 апреля 2005 г. № 233 «О правилах примыкания к железнодорожным путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных железнодорожных путей общего пользования и закрытия железнодорожных путей общего пользования, в том числе, малоинтенсивных линий и участков, и железнодорожных станций».

комплекс Дальневосточного региона, занимающий обширную территорию РФ, имеет слабо развитую инфраструктуру. В азиатской части России отсутствует железнодорожная опорная сеть как таковая. В этом крупнейшем регионе Российской Федерации и мира транспортная система представлена только Транссибирской магистралью с несколькими ответвлениями на север и на юг. Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования, в частности, на Дальнем Востоке составляет всего лишь 13,8 процентов от эксплуатационной длины всех железных дорог РФ³³². Спад инвестиций в строительство новых магистралей неминуемо приведет к их увеличению в будущем, что, на наш взгляд, значительно затруднит решение обозначенной проблемы. Данное положение весьма показательно демонстрирует ситуация, связанная с запоздалым строительством Северомуйского тоннеля по магистрали БАМ, соединившего Усть-Кут с Комсомольском-на-Амуре. Его незначительная достройка с опозданием более чем на десять лет в 2008 году потребовала превышающихкратно финансовых средств, а также достаточно больших организационных и политических ресурсов.

В стране есть не один регион – например, Ямал, Западная Сибирь, Дальний Восток, где при развитии железнодорожного транспорта можно стимулировать их бурный экономический рост и широкое вовлечение в хозяйственный оборот природных ресурсов. Более того, развитие железнодорожных сетей в указанных районах остается основополагающим фактором для эволюции всего транспортного комплекса на данных территориях. Сеть железных дорог,

332 Барчуков А.В., Леонтьев Р.Г. Особенности финансирования строительства железных дорог и освоение природных ресурсов Дальнего Востока РФ // Транспорт: наука, техника, управление, 2004. - №6. – С. 28.

как показывает отечественный опыт, является тем остовом, который формирует территорию района тяготения к тому или иному виду промышленного природопользования и придает ей определенную конфигурацию. Без опережающего развития транспорта решить проблему освоения природных ресурсов практически невозможно. Для отдаленных регионов России до сих пор остается актуальной проблема создания надежных транспортных подходов, в первую очередь для их досягаемости. С точки зрения национальной безопасности отметим, что от разветвленности, состояния и уровня развития транспортного регионального комплекса, его экономических показателей в значительной мере зависит стабильность политической и социально-экономической ситуации в целом по России.

Высокие темпы роста производительности труда отмечены в тех странах, где государство значительную часть ВВП направляет на развитие инфраструктуры, в частности транспортной. По оценкам экспертов, общий экономический эффект от увеличения обеспеченности территорий железными и автомобильными дорогами в 8–10 раз превосходит такой же эффект на транспорте.³³³ Например, мультипликативный экономический эффект за период реализации предусмотренных «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» проектов для экономики страны оценивается в 40 трлн. рублей. Это означает, что инвестированный в развитие отрасли капитал приведет к втрое большему приросту ВВП.³³⁴ Указанные цифры свидетельствуют о большой важности железнодорожного комплекса в процессах социально-экономического

333 Экономическая безопасность железнодорожного транспорта / Под ред. Р.А. Кожевникова, З.П. Межох. – М.: Маршрут, 2005. – С. 69.

334 Якунин В.И. Лекция в Лондонской школе экономики 17 февраля 2009 г. – М.: Научный эксперт, 2009. – С. 38.

развития страны и укрепления ее внутри- и внешнеполитического потенциала. В контексте проявления современных кризисных тенденций важно отметить, что государственные инвестиции в инфраструктурные проекты – это действенный политический инструмент преодоления кризиса и стабилизации российской экономики, что было доказано опытом политических действий Президента США Т. Рузвельта в 30-е годы XX века во время всеобщего мирового кризиса, а также опытом современных китайских властей. Значительная часть средств программы правительства КНР по преодолению последствий кризиса была направлена на сооружение новых железных дорог (в т.ч. скоростных) и модернизацию ряда старых.

Если рассматривать плотность железных дорог на 1000 кв. км территории, то по этому показателю из 12 стран с наибольшей длиной железнодорожных магистралей Россия занимает последнее 12 место³³⁵. Более того, семь субъектов Российской Федерации вообще не имеют железных дорог (Республика Алтай, Республика Тыва, Ненецкий АО, Магаданская область, Чукотский АО, Корякский АО, Камчатская область).³³⁶ В настоящее время в Российской Федерации на 1 тыс. кв. км приходится 5,1 км железнодорожных линий, тогда как в европейских странах этот показатель изменяется от 17,5 км на 1 тыс. кв. км (Финляндия) до 124,8 км (Германия). В США на 1 тыс. кв. км территории приходится 22,7 км железных дорог, в Японии – 73,1 км³³⁷. Кроме того, ситуация усугубляется тем, что десятая часть путей

335 Теребнев Л.В. Транспорт и национальная безопасность России в XXI веке // Россия и современный мир, 2005. - №3. – С. 38.

336 www.kremlin.ru/text/appears/2007/04/122434.shtml.

337 Дунаев О.Н. Транспортная политика в условиях интеграции России в ВТО // Бюллетень транспортной информации. – №7, 2006. – С. 10.

уложена выработавшими свой ресурс рельсами. Длина железнодорожных путей, пригодных для эксплуатации, в 2000 году сократилась почти на 1000 км по сравнению с 1990 годом.³³⁸ С проблемой необходимого железнодорожного строительства также связан такой фактор, как критический уровень заполнения пропускных способностей на ряде важнейших участков. Протяженность так называемых узких мест имеет в нынешней РФ 8 тысяч километров, что составляет практически 30 процентов основных грузонапряженных направлений сети железных дорог.³³⁹ Предусмотренное «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» строительство 20,7 тыс. километров новых железнодорожных линий, на наш взгляд, не будет способно удовлетворить потребностей современной России в необходимом количестве железнодорожных линий. Это повлечет серьезные негативные для всего государства политические последствия, вызванные масштабной ролью скрепляющего фактора, которая исторически возлагалась на российский железнодорожный комплекс.

Распад единой транспортной системы бывшего СССР на большое число национальных транспортных систем создал объективные предпосылки для строительства новой сети магистральных путей сообщения, а также новых транспортных объектов и обеспечивающих железнодорожный транспорт производств, с целью повышения надежности его функционирования. Можно достаточно четко утверждать, что сложилась новая транспортная геополитическая оболочка, но уже не в пользу современной России, поскольку утеряно

338 Белая книга. Экономические реформы в России. 1991–2001. (Автор-составитель С.Г. Кара-Мурза. Научное руководство: С.Ю. Глазьев, С.А. Батчиков). – М.: Алгоритм, 2002. – С. 402-403.

339 www.kremlin.ru/text/appears/2007/10/149273.shtml

более половины потенциала советских железных дорог и около трети территории когда-то единого государства.

Показательным примером может служить Калининградская область, поскольку после распада СССР, став анклавом России в Европе, этот регион столкнулся со значительными экономическими и социально-политическими проблемами, связанными с особенностями его транспортно-географического положения. Ввиду этого со стороны российских властей потребовались немалые усилия по созданию условий сохранения территориальной целостности государства. В частности, была организована работа железнодорожной паромной переправы с Калининградом. При этом подчеркнем, что Калининградская область и Дальний Восток – это территории, играющие первостепенную роль в защите российских национальных интересов. Это именно те территории, которые мы назвали геополитическими знаками.

С точки зрения национальной безопасности в работе железнодорожного комплекса существует момент критической зависимости от импорта транспортных средств и важнейших видов потребляемой им продукции (максимально допустимый уровень удовлетворения спроса предприятий транспорта за счет импортных поставок). В настоящий период ситуация для России усугубляется тем, что производство грузовых электровозов постоянного тока и магистральных грузовых тепловозов осталось за ее пределами. Это ставит российский железнодорожный транспорт в зависимость от поставок транспортной техники из Украины (Луганский тепловозостроительный завод), Грузии (Тбилисский электровозостроительный завод), а также Чехии (основные поставщики

в советское время), диктующих жесткие цены на локомотивы, технический уровень которых отстает от мирового, и руководствующихся исключительно узкоконъюнктурными политическими интересами.

Остается достаточно сложным положение с обеспечением отрасли вагонами, как пригородных, так и пассажирских поездов. Основным производителем пригородных поездов был Рижский вагоностроительный завод. В 1986 году Советом министров СССР было принято решение о переводе подмосковного Демиховского машиностроительного завода на выпуск головных и прицепных вагонов, однако большая часть выделенных средств была вложена в строительство новых цехов в Риге. В 90-е годы литовские производители пересмотрели ценовую политику, значительно увеличив стоимость электропоездов, в результате чего поставки в Россию практически прекратились³⁴⁰. Следует признать, что мощности отечественных локомотивных и вагоностроительных заводов не могут обеспечить потребности отрасли, даже если бы они работали без сбоев и не испытывали бремя финансовых неплатежей – характерных атрибутов последних лет. Проблему не в состоянии решить и та позитивная тенденция, что выпуск пассажирских вагонов в РФ после 1998 г. заметно вырос.

Таким образом, в решении проблемы государственной важности (с учетом роли железнодорожного комплекса в российских политических процессах), а именно – обеспеченности России необходимой железнодорожной техникой, на наш взгляд, должна четко просматриваться государственная стратегическая компонента,

340 Рубцов А.В. Стальные магистрали начинают зарастать травой // Финансовые известия. - 1994. - №2. – С. 5.

делающая упор на развитие отечественных возможностей, но при этом не исключающая закупку подвижного состава последнего поколения с элементами «ноу-хау», руководствуясь принципом целесообразности.

Учитывая системообразующую роль железнодорожного комплекса в эффективном и безопасном функционировании отечественной экономики, особого внимания заслуживает анализ технического состояния основных производственных фондов железнодорожной отрасли, степень износа которых вызывает достаточно серьезные опасения. Удовлетворение требуемого объема перевозок – это важнейший критерий оценки работы всего железнодорожного комплекса. Следует отметить, что обновление основных производственных фондов происходит не в должной мере. Так, за период с 1992 года ежегодные объемы капиталовложений в отрасль уменьшились втрое, износ основных фондов увеличился на 50 процентов³⁴¹. Сокращение капиталовложений в железнодорожный транспорт является угрозой в процессах обеспечения национальной безопасности РФ, особенно на фоне увеличения сокращения инвестиций в тяжелую промышленность и энергетику на протяжении последних 20 лет, обеспечивавших надежное производство основных условий жизнеобеспечения российского государства и общества.

За годы либеральных реформ произошло катастрофическое сокращение парка подвижного состава, путевой техники и их резкое старение. В конце 90-х годов 18,5 процентов электровозов, 22 процента тепловозов и почти 65 процентов секций дизель-поездов превысили

341 Конарев Н. Еще раз о недопустимости дезинтеграции железнодорожного комплекса страны // Российский экономический журнал, 2000. - №7. – С. 91.

установленный срок службы³⁴². К 2000 году достигли предельного срока эксплуатации 12,8 тысячи локомотивов, что составило 50,8 процентов³⁴³. По состоянию на 1 января 2005 года выработали срок службы 45,9 процентов пассажирских и 24,1 процентов грузовых электровозов, 17,4 процентов пассажирских, 42 процента магистральных грузовых и 41,2 процентов маневровых тепловозов. Износ парка электровозов составляет 65, а тепловозов 72,7 процентов.³⁴⁴ Пороговое значение износа и старения основных производственных фондов железнодорожного транспорта составляет по экспертным оценкам 50-55 процентов, в то время как нормальное состояние, обеспечивающее расширенное воспроизводство железнодорожного транспорта страны, характеризуется степенью износа не более 30-40 процентов.³⁴⁵ По заявлениям целого ряда экспертов, проблему обновления локомотивного хозяйства современной России без активной государственной поддержки решить невозможно.

Кроме того, в рамках инвестиционной политики ежегодно более 30 процентов бюджета ОАО «РЖД», направляемого на обновление пассажирского подвижного состава, шло не на закупку нового, а на капитально-восстановительный ремонт, который осуществлял конкурент российского ЗАО «Трансмашхолдинг» (основной поставщик локомотивов в России) - украинская южная промышленно-

342 Белая книга. Экономические реформы в России. 1991–2001. (Автор-составитель С.Г. Кара-Мурза. Научное руководство: С.Ю. Глазьев, С.А. Батчиков). – М.: Алгоритм, 2002. – С. 403.

343 Рубцов А.В. Стальные магистрали начинают зарастать травой // Финансовые известия. - 1994. - №2. – С. 5.

344 Иванова Н.Г. Современное состояние и перспективы обновления локомотивного парка ОАО «РЖД» // Бюллетень транспортной информации. - 2006. - №5. – С. 19.

345 Перцев А.Н., Паршиков А.В., Андреев Г.П. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта // Железнодорожный транспорт. - 1999. - №3. - С. 40.

инвестиционная группа. При этом, срок службы вагонов после капитально-восстановительного ремонта в два раза меньше срока службы новых вагонов.³⁴⁶

В результате проведенного анализа можно констатировать, что все вышеперечисленное может привести к нарушению устойчивости и стабильности функционирования как всего железнодорожного комплекса, так и политической и экономической систем России. Факты, характеризующие высокую степень износа пути и подвижного состава, во многом являются результатом нарушений элементарных экономических законов, допущенных в ходе проведения реформ. Именно субъективизм и следование антигосударственным и антиобщественным установкам в управлении железнодорожным комплексом страны нарушили и продолжают нарушать нормальный воспроизводственный цикл.

Ситуация усугубляется тем, что в России существует диспропорция в осуществлении грузоперевозок, поскольку железнодорожный транспорт берет на себя почти 80 процентов от их общего числа, а это, по мнению экспертов, «обрекает работать его на износ, и через 10-15 лет может привести к печальным последствиям».³⁴⁷ Кроме того, такой товар, как железнодорожные перевозки нельзя купить в других государствах, что увеличивает негативный характер сложившейся ситуации.

346 Липатов В.А. Механизм согласования интересов государства и предпринимателей при разработке и реализации промышленной политики (на примере железнодорожного машиностроения): Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата политических наук. - М., 2006. - С. 19.

347 Белый О.В. Фундаментальная наука и перспективы отечественного транспорта // Мир транспорта. - 2003. - №4. - С. 30.

Уровень инвестиций в железнодорожную отрасль для того, чтобы обеспечить динамичное снижение износа основных производственных средств, повысить экономическую эффективность работы отрасли, в среднесрочной перспективе осуществить замену устаревших основных средств на аналоги новых серий и поколений, внедрить современные системы управления перевозочным процессом, повысить качество услуг, предоставляемых грузоотправителям и пассажирам, обеспечить реализацию транзитного потенциала страны, должен составлять, по оценкам специалистов, не менее 170-200 млрд. рублей в год³⁴⁸.

Ситуация по СНГ, связанная с состоянием производственных фондов железнодорожных комплексов, также достаточно сложная и характеризуется следующими цифрами: «За период 1994-2000 гг. было исключено из инвентарного парка 380 тыс. вагонов, а приобретено новых менее 46 тыс.»,³⁴⁹ диспропорция продолжает увеличиваться до настоящего времени. При данных показателях не произошло практически никаких существенных обновлений, следовательно, вопрос об обеспечении подвижным составом стран СНГ стал еще острее. Проблема нехватки товарных вагонов досталась бывшим союзным республикам с советских времен. Она являлась узким местом как всей экономики, так и железнодорожного комплекса, который нуждался в большом количестве металлоемких видов продукции, выпускавшихся в недостаточном для потребностей страны объеме. В СССР, например,

348 Краснощек А.А. Экономическая безопасность транспортной отрасли как важная составляющая экономической безопасности государства // Вестник транспорта. - 2006. - №10. – С. 10.

349 Транспортная политика Содружества Независимых Государств (по книге «Экономика СНГ: 10 лет реформирования и интеграционного развития»/ Исполком СНГ. – М.: Финстатинформ, 2001. // Бюллетень транспортной информации. - 2002. - №2. – С.18.

чтобы оживить большие пространства, требовались на порядок большие металлоинвестиции в сооружения, чем в США. К 1970 году в СССР только в железнодорожный транспорт было заложено 100 млн. тонн металла, и даже этого было мало.³⁵⁰ Приходится констатировать, что металл всегда ощутимо сдерживал развитие советской системы хозяйствования по целому ряду причин и, прежде всего, в силу обеспечения возможности сохранения военного паритета с Западом. Большую часть своих материальных ресурсов страна вынуждена была направлять на военные нужды. Экономическая составляющая этих сложных процессов рассмотрена в исследованиях академика Ю.В. Яременко.³⁵¹

В современных условиях глобальной мировой конкуренции крупным российским предприятиям, в том числе и ОАО «РЖД», необходимы усилия, направленные на научные изыскания. Однако в этом сегменте ситуация мало чем отличается от положения во всей российской науке, поскольку приток молодых ученых в транспортные научные организации практически прекратился, а также существенно снизился уровень выделяемых средств на развитие научной базы. В результате этого научно-технический потенциал железнодорожной отрасли снизился до критически опасного уровня, произошло отставание на ключевых направлениях научно-технического развития, сложилась тенденция дальнейшего технического отставания отечественного железнодорожного транспорта от мирового уровня.

Политику на укрупнение и консолидацию железнодорожной промышленности особенно активно демонстрируют европейские

350 Кара-Мурза С.Г. Потерянный разум. – М.: Алгоритм, 2006. – С. 547.

351 Яременко Ю.В. Экономические беседы. Запись С.А. Белановского. – М.: Центр исследований и статистики науки, 1999.

государства. Они оправдывают это тем, что с экономической точки зрения стоимость постройки вагона тем ниже, чем крупнее заказ и чем на более длительный период гарантировано его возобновление. В 50-е годы дирекции национальных железных дорог 21 страны европейского континента (каждая из них обладала небольшим, в сравнении с советским, вагонным парком), опираясь во многом на советский опыт, создали консорциум «Еврофима», формирующий на основе заявок своих членов общий заказ промышленности на несколько лет.³⁵² До современного периода основная его цель – формирование валютного фонда для закупки железнодорожного подвижного состава, содействие заключению договоров с вагоностроительными и другими фирмами на поставку оборудования железным дорогам стран Европы, а также развитие лизинга подвижного состава.

Приходится констатировать, что отрасль продолжает терять высококвалифицированные кадры, и восполнить эту потерю будет нелегко, поскольку утрачивается важная традиция - устойчивость кадрового состава, благодаря чему обеспечивается высокая экономическая эффективность перевозок и безопасность движения. Вызывает серьезные опасения большой разрыв в оплате труда в сфере железнодорожного транспорта и таких отраслей, как газовая (в 3,6 раза), нефтедобывающая (в 3,1 раза), финансово-кредитная сфера (в 2 раза), цветная металлургия и нефтеперерабатывающая отрасль (почти в 1,8 раза).³⁵³ При этом принципиально важно продолжение увеличения этого разрыва, что является основным фактором высокой текучести кадров,

352 Винслав Ю., Котов Г. Реформирование железнодорожного комплекса: вариант создания многоуровневого госхолдинга // Российский экономический журнал. - 2001. - №3. – С. 41-42.

353 Экономическая безопасность России / Под ред. В.К. Сенчагова. 2-е изд. – М.: Дело, 2005. – С. 258.

особенно ведущих профессий. Для создания условий обеспечения национальной безопасности России научной и кадровой составляющей железнодорожной отрасли принадлежит важная социальная функция с учетом такого важного обстоятельства, что работой на железнодорожном комплексе страны охвачено 1,5 млн. человек.³⁵⁴ С учетом членов семей железнодорожников получают затронутыми интересы 4-5 млн. российских граждан. Кроме того, тарифы на грузовые перевозки в России существенно занижены. По сравнению с Евросоюзом – в 7-9 раз, с США – в 4-5 раз. Ситуация характеризуется тем, что если Россия повысит тарифы на экспорт грузовых перевозок, то российский бюджет испытает дефицит.

Одним из существенных индикаторов в процессах обеспечения национальной безопасности государства служит транспортная подвижность населения страны, что также является жизненно важным фактором благосостояния людей. Кроме того, пространственная мобильность является важнейшим средством развития общества, экономики страны, государства в целом. Однако с 1991 г. началось значительное падение пассажирооборота на железнодорожном транспорте. В 1999 г. интенсивность перевозок пассажиров железнодорожным транспортом была в 1,5 раза меньше уровня 1970 года.³⁵⁵ Опасность этой тенденции состоит в том, что утрачивается важный социально-политический признак - связь страны как единого целого, а также значительно снижается мобильность трудовых ресурсов – неотъемлемого элемента в процессе нормального функционирования

354 Аксененко Н.Е., Липидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. – М.: Транспорт, 2001. – С. 235.

355 Белая книга. Экономические реформы в России. 1991 – 2001. (Автор-составитель С.Г. Кара-Мурза. Научное руководство: С.Ю. Глазьев, С.А. Батчиков). – М.: Алгоритм, 2002. – С. 415.

современной экономики. Применительно к России мобильность, подвижность населения почти в 2,5 раза ниже, чем в развитых зарубежных странах.³⁵⁶ Таким образом, поддержка социальной мобильности населения Российской Федерации является важнейшей национальной проблемой политического значения, решение которой стоит достаточно актуально. Социальная мобильность напрямую связана и ассоциируется с транспортной мобильностью, которая способна реализовать в более полной мере конституционные права и свободы российских граждан.

Обеспечивая масштабы пассажирских перевозок в пределах более 40 процентов при регламентированном уровне тарифов с убыточностью до 50-60 процентов,³⁵⁷ российский железнодорожный комплекс фактически выполняет роль одного из стабилизаторов социального напряжения в стране, и в отличие от других стран мира несет это бремя практически самостоятельно, не получая дотаций из бюджета. В частности, во многих государствах с достаточно развитой рыночной экономикой пассажирские перевозки дотируются из бюджета. Вследствие географических особенностей страны железнодорожные пассажирские перевозки в ряде регионов являются единственно доступным массовым видом перевозок, поэтому необходимо учитывать их особую социальную значимость в территориальной подвижности пассажиров с низким уровнем доходов. Кроме этого, возможность реализовать свое конституционное право на свободу передвижения по территории России и за рубеж напрямую зависит от должной организации перевозок пассажиров, в частности и

356 www.kremlin.ru/appears/2007/04/26/1156_type63372type63374type82634_125339.shtml; Vigar G. Movement and Mobility in Market Towns / Planning for Market Towns. - London: Routledge, 2007.

357 Экономическая безопасность России / Под ред. В.К. Сенчагова. 2-е изд. – М.: Дело, 2005. – С. 252.

железнодорожным транспортом. Неудовлетворительная работа пассажирского железнодорожного транспорта как самого доступного в стране способна вызвать опасную для государства социальную напряженность в обществе. До сих пор для многих регионов современной Российской Федерации железные дороги являются практически единственными транспортными коммуникациями, связывающими отрасли промышленности и сельского хозяйства и обеспечивающими потребности населения в перевозках.

По результатам исследований в 15 регионах РФ статистически значимой оказалась связь между уровнем транспортной доступности объектов здравоохранения и заболеваниями (смертностью) двумя типами болезней: инфекционными и туберкулезом, а также младенческой смертностью³⁵⁸. Таким образом, транспортная недоступность приводит к недополучению гражданами Российской Федерации элементарных жизненно важных услуг, что приводит к неконкурентоспособности (по уровню образования, квалификации), ухудшению показателей здоровья, недоступности объектов культуры и т.п., т.е. к существенному снижению показателей качества жизни и нарушению их конституционных прав, что не может не вызывать озабоченности со стороны государственных властей.

Итак, роль железнодорожного комплекса в сложившихся современных социально-политических и экономических условиях России достаточно велика. Он выполняет ряд функций в процессах обеспечения национальной безопасности, т.е. защищенности жизненно

358 Бугроменко В.Н. Проблемы транспортной дискриминации населения в России // Бюллетень транспортной информации. - 2001. - №2. - С. 31.

важных интересов личности, общества, государства в различных сферах жизнедеятельности от внутренних и внешних угроз. Для полноценного освоения такого государства, как Россия, территория которого по своим масштабам очень велика, а климатические условия максимально сложные, развитая система нормальной работы железнодорожного комплекса жизненно необходима практически для всего российского общества.

Он связывает в единое целое многочисленные области и районы Российской Федерации, обеспечивает жизнедеятельность практически всех отраслей российской экономики, удовлетворяет потребности в перевозке грузов и пассажиров, является связующим звеном между производителями и потребителями товаров, продукции и услуг, а также активно влияет на развитие межрегиональных и международных связей, представляя одну из основных областей российской экономики и источник решения ряда геополитических, геоэкономических и геокультурных проблем. Всесторонний учет состояния российского железнодорожного комплекса играет существенную роль в определении геополитического, геоэкономического и геокультурного могущества России в современном мире.

Обеспечение национальной безопасности и защита национальных интересов страны требуют создания адекватной системы процедур и инструментов регулирования связанных с ней политических процессов, имеющих отношение к формированию государственной транспортной политики, политики управления железнодорожным транспортным комплексом, созданию законодательной базы, предотвращению деформирования производственной структуры железнодорожной отрасли и ухудшению ключевых показателей ее функционирования, созданию условий

пространственной мобильности для российских граждан.

Как показывает исследование, игнорирование проблем, связанных с должным функционированием железнодорожного комплекса, негативно сказывается на безопасности не только железнодорожной отрасли, но и всего Российского государства и общества, поскольку он является одной из важнейших базовых систем экономики страны, а также выполняет роль рычага социального и макроэкономического регулирования.

Ввиду этого следует, что нарушения в его работе способны привести к серьезным негативным последствиям в процессах обеспечения национальной безопасности России. Кроме того, преодоление негативных тенденций в организации работы, а также управлении как российским, так и железнодорожными комплексами бывших союзных республик в кратчайшие сроки, представляет одну из первоочередных политических задач общегосударственного значения, поскольку между Россией, Китаем, США и другими центрами мирового могущества существенно обостряется борьба за влияние на постсоветском пространстве.

Можно с полной уверенностью констатировать, что создание условий со стороны государства для нормального функционирования железнодорожного комплекса является необходимой мерой в процессах политической стабилизации, подъема и структурной перестройки российской экономики, улучшения условий и качества жизни населения страны. Его стратегическое значение в процессах восстановления экономического и политического потенциалов страны, на наш взгляд, должно определять приоритеты в проведении инвестиционной

политики при реализации и федеральных, и региональных программ, поскольку создание эффективного железнодорожного комплекса является важнейшим элементом экономической инфраструктуры и политической архитектуры российского государства. В политических процессах обеспечения национальной безопасности он должен соответствовать такому уровню его развития, который позволит при любых важнейших потребностях экономики и населения в перевозках обеспечить их, сохранить устойчивость функционирования всех звеньев транспортного процесса, противодействовать различным факторам и угрозам, приводящим к нарушению его устойчивости или разрушению.

Железнодорожный комплекс и проблемы военно-политической безопасности государства: опыт прошлого и современные тенденции

Реформа прежней системы военного строительства и переход на новые политические, экономические и социальные принципы военного развития, пересмотр общественно значимых ценностей привели в Российской Федерации к переоценке места и роли военной организации, а также всех ее структурных компонентов в системе общественных отношений. Потребовался поиск принципиально новых подходов в анализе протекающих в государстве, обществе, военной организации социально-политических процессов, а также адекватная теоретическая и организационно-институциональная основа осмысления новых реалий, которые будут господствовать в XXI веке. На наш взгляд, пока остается нерешенной сложная задача по разработке новой парадигмы, которая смогла бы выявить главный источник военных конфликтов в современном мире, объяснить динамику связанных с ними политических процессов.

Признание невозможности и преступности войны не избавило человечество от ее угрозы. На планете, в том числе в непосредственной близости от российских границ, сохраняется более 70 горячих точек, а свыше 20 районов мира оцениваются как зоны потенциальных военных конфликтов.³⁵⁹ Все это говорит об иллюзорности надежд на скорое становление ненасильственной цивилизации. Приходится констатировать, что возможность войны, как и во все предшествующие века, до сих пор остается достаточно большой реальностью. Более того, на протяжении минувших веков роль военного фактора в мировой политике постоянно и трагически возрастала. Прослеживается устойчивая тенденция учащения войн, расширения их пространственного размаха, усиления ожесточенности, проявляющейся в росте числа жертв и величины ущерба. Как настаивал К. Клаузевиц, война продолжает оставаться «не только политическим актом, но и подлинным орудием политики, продолжением политических отношений, проведением их другими средствами».³⁶⁰

Современная мировая военно-политическая обстановка не исключает применения военной силы в форме принуждения или подавления. Более того, после окончания холодной войны военный аспект остается одним из самых главных в деле обеспечения национальной и международной безопасности. Достаточно сравнить объемы финансирования различных компонентов безопасности практически любой влиятельной страны мира, чтобы обнаружить, что оборонный бюджет поглощает на порядок больше средств, чем что-либо другое.

359 Бельков О. Военный мундир демократии: рудимент прошлого или инструмент будущего? // Безопасность Евразии. - 2001. - №3. - С. 157.

360 Клаузевиц К. О войне. - М.: Альпина Пабlishер, 2002. - С. 15.

В качестве определенной закономерности можно отметить локальный характер военных столкновений и ярко выраженное преобладание асимметрии, которые отчетливо проявляются в последние два десятилетия, поэтому в области военного планирования необходима переориентация с полномасштабных конфликтов на более локальные.

В условиях современной международной военно-политической обстановки железнодорожный комплекс Российской Федерации по-прежнему остается достаточно значимым инструментом военной политики по обеспечению должной обороноспособности и безопасности России. С учетом территориальных особенностей РФ, сложностей климатического характера (более половины месяцев в году приходится на холодное время года), именно железнодорожный транспорт в состоянии обеспечить регулярность перевозок независимо от климатических условий, времени года и суток. Железные дороги России — это оптимальная структура ее обороны и безопасности.

Концепция национальной безопасности РФ отмечает, что ослабление интеграционных процессов с СНГ относится к основным угрозам России в международной сфере,³⁶¹ а военная доктрина подчеркивает необходимость консолидации усилий по созданию единого оборонного пространства и обеспечению коллективной военной безопасности, с чем была связана инициатива российского Президента Д.А. Медведева по приданию иного политического качества организации коллективной безопасности стран СНГ. Россия жизненно заинтересована в сохранении своей территориальной целостности, обеспечении своей внутренней и внешней безопасности, которая будет значительно усложнена без эффективной работы железнодорожных

361 Концепция национальной безопасности Российской Федерации // Российская газета. - 2000. - 14 января.

магистралей в пределах пространства бывшего СССР. Данные опасения демонстрирует, в частности, военно-политическая обстановка на Кавказе. Так, в результате грузино-абхазского военного конфликта в начале 1990-х годов была не только разрушена железнодорожная связь России с Арменией (главным южнокавказским союзником), но и стала возможной транспортная изоляция Армении. Восстановление российского военно-политического влияния в этом регионе произошло лишь в 2008 году после событий, связанных с защитой жителей Южной Осетии, и после открытия движения по железным дорогам Абхазии, что позволило наладить интеграционные процессы по сближению России и Армении. Кроме того, Армения может стать для России не только противовесом Грузии и Азербайджана, тяготеющим к США, но и Турции – члену НАТО.

Потребности военных в железнодорожной транспортной технике и соответствующей инфраструктуре, а также в должном состоянии железнодорожных войск, требуют особого учета при разработке мобилизационной политики. Опыт военных конфликтов и локальных войн в различных районах земного шара, сохранение очагов напряженности в границах пространства СНГ, наличие территориальных претензий к России практически по всему периметру ее границ, укрепление блока НАТО дают основания утверждать, что проблема обеспечения военно-политической безопасности современной России существует. Особое внимание в свете описанных тенденций должна привлекать железнодорожная транспортная инфраструктура, поскольку возрастает ее важность как средства обеспечения мобильности воинских подразделений и военной техники. В свою очередь мобилизационная готовность железнодорожного транспорта и

железнодорожных войск остается одной из важнейших государственных задач.

Возможность быстро осуществить мобилизацию, неожиданно для противника сосредоточить в нужном районе значительную группировку войск, организовать ее надежное материальное обеспечение, эвакуацию раненых, доставку пополнения, и тем самым существенно уменьшить зависимость армии от особенностей театра военных действий со второй половины XIX века превратила российские железные дороги в фактор стратегического значения. В итоге можно отметить, что железнодорожный транспорт, бурный рост которого в XIX веке был вызван расцветом промышленности и торговли, совместно с созданием качественно новых средств вооруженной борьбы, произвел подлинную революцию в военном деле, на практике обеспечил возможность создания, снабжения и управления многомиллионными армиями, которые нередко выступали важнейшими субъектами мировых политических процессов.

Таким образом, проблема материально-технического снабжения, доставки грузов, в частности, для российской армии со временем стала еще более острой. В этих условиях Президент РФ как верховный главнокомандующий, а также правительство, управляющие столь обширной территорией должны иметь в своем распоряжении перевозочные средства, позволяющие осуществлять в короткие сроки массовую транспортировку грузов и людей в необходимых и требуемых объемах, диктуемых оборонными и стратегическими интересами страны.

Оценивая военно-стратегические перспективы Российского государства историк и обществовед В.О. Ключевский отмечал: «Наша

государственная машина приспособлена к обороне, а не к нападению. Она дает нам столько же устойчивости, сколько отнимает подвижности».³⁶² Данное утверждение вполне соотносится с той ролью, какую играл железнодорожный транспорт на протяжении длительного исторического периода в обороне Российского государства. В форме действенного государственного механизма железнодорожные магистрали, а точнее их количество, придавали как раз необходимую для обороны устойчивость, а отнимали они подвижность тогда, когда в сознании высшего чиновничества Российской империи произошел важный сдвиг, связанный с укреплением позиций России в мировом пространстве и теми вызовами, которые она, как правило, вынуждена была принимать со второй половины XIX века. Именно с этого момента политической подоплекой строительства новых железнодорожных магистралей служила идея обеспечения стратегической безопасности государства, а железные дороги превратились в важный фактор актуализации военной мощи страны и объект пристального изучения военных и политиков, поскольку развитие железнодорожного транспорта обеспечивало возможность удовлетворения материальных потребностей значительно больших группировок войск, что вызвало увеличение численности действующих армий.

По утверждению Д.И. Менделеева, Россия всегда жила бытом военного времени. Он подчеркивал, что «реальная действительность грозит именно нам больше, чем кому-нибудь на свете действиями военного быта».³⁶³ В соответствии с этим принципом происходило формирование контуров государственной политики в вопросах

362 Ключевский В.О. Сочинения: В 9 т. - Т. IX. - М.: Мысль, 1990. – С. 363.

363 Цит. по: Айзатулин Т.А. Теория России. Геоподоснова и моделирование. – М, 1999. – С. 18.

строительства железных дорог. Можно утверждать, что оценка их военно-стратегического значения часто шла в ущерб экономическим интересам государства. Также и С.Ю. Витте признавал, что Сибирская, Забайкальская и Уссурийская железные дороги «строились, главным образом, по соображениям военно-политическим»³⁶⁴, что способствовало укреплению русского этноса на осваиваемых территориях.

Указанная геополитическая доминанта была одной из основных причин возведения Байкало-Амурской магистрали. В свое время К. Хаусхофер, анализируя роль транспортных магистралей в укреплении сухопутных границ задолго до появления Байкало-Амурской магистрали, определил ее стратегический характер. Он писал: «В Маньчжурии, между Амуром, Ляохэ и Ялунцзян, где существует совершенно аналогичная проблема Трехречья и где проявляется в ставших столь актуальными спорных вопросах относительно Китайско-Восточной железной дороги ее постоянное коммуникационно-географическое воздействие. И здесь русскими была сделана даже попытка обхода с помощью Амурской железной дороги, но и здесь, в Маньчжурии, зона напряжения между океанскими островными державами и замкнутыми степными государствами только тогда может остаться в своих границах, если она сильна как самостоятельная жизненная форма и является хозяином своих основных магистралей».³⁶⁵ Магистраль, проложенная севернее Транссиба, в случае войны с Китаем становилась дублером имеющейся главной железнодорожной артерии страны, которая могла быть перерезана движущимися на север 2-3

364 Витте С.Ю. Некоторые соображения о дефицитности русской железнодорожной сети // Мир транспорта. - 2003. - №2. – С. 148.

365 Хаусхофер К. Границы в их географическом и политическом значении / О геополитике. Работы разных лет. - М.: Мысль, 2001. - С. 91.

миллионами солдат китайской армии. Подчеркнем, что дальновидность указанного военно-транспортного решения даже в условиях экономически и политически ослабленной Российской Федерации продолжает существенно сдерживать амбиции соседних государств. В этом контексте очевидно, что необходимость повышения обороны восточных рубежей страны потребует в перспективе строительства железнодорожной магистрали на полуостров Камчатка.

Хозяйственное и транспортное освоение восточных регионов Советского Союза в 70-80-е годы может являться определенным политико-управленческим примером для действующих политических элит современной России, именно в выработке технологий решения как экономических, так и военно-политических задач. Понимая обороноспособность как способность государства предупредить или нейтрализовать воздействие военной силы извне имеющимися в ее арсенале средствами можно признать, что с помощью БАМа был получен не только второй выход к Тихому океану, но и значительно сокращена длина перевозок (400-500 км) к тихоокеанским портам. Геополитическая задача советского руководства – «крепкого стояния на двух «ногах» перед Тихим океаном» – была успешно реализована совместными усилиями государственных органов, а также партийных и комсомольских организаций, действующих на тот момент.

В развитии сети железных дорог России военный фактор стал учитываться в начале второй половины XIX века, а воинские перевозки по магистралям начали осуществляться с 1851 года после открытия регулярного железнодорожного движения между Москвой и Петербургом.³⁶⁶ Предназначение железной дороги стало оцениваться в

366 Большая энциклопедия транспорта: В 8 Т. - Т. 4. Железнодорожный

рамках общей военно-стратегической доктрины. В первой отечественной книге о железнодорожном деле под названием «О железных дорогах» военным инженером П.П. Мельниковым (будущим министром путей сообщения) весьма четко обосновывалась необходимость их постройки, поскольку, как он полагал, «в них не только заключается будущность, богатство и процветание России, но они нужны и для обеспечения безопасности отечества».³⁶⁷ Быстрота, надежность и относительно невысокие по сравнению с другими видами транспорта затраты, огромное влияние, которое железнодорожный транспорт оказывал на сроки мобилизации и сосредоточения вооруженных сил, их материально-техническое обеспечение, позволили увидеть в нем «орудие войны, ... новый и притом незаменимый род оружия против неприятеля».³⁶⁸ К трем факторам, а именно армии, флоту и развитой системе крепостей, которые обеспечивали оборонный потенциал государства, прибавился четвертый – железные дороги.

Таким образом, появление железнодорожного транспорта во второй половине XIX века позволило государству существенно изменить систему взглядов на характер подготовки страны к обороне, организации и ведения боевых действий, на саму концепцию обороноспособности. Закономерно, на наш взгляд, что одновременно с возникновением и ростом военного значения железнодорожного транспорта было сформировано само понятие железнодорожной политики.³⁶⁹ В дальнейшем именно под влиянием военно-политического

транспорт / Главный редактор Н.С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2003. – С. 758.

367 Мельников П.П. О железных дорогах. – СПб.: Типография главного управления путей сообщения и публичных зданий, 1835. – С. 13.

368 Рыкачев В. Железные дороги – новый вид оружия против неприятеля. – Харбин, 1909. – С. 5.

369 Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: В 4 т. / Сост.Н.А. Кислинский: Под ред. А.Н. Куломзина. – СПб.,

фактора стали формироваться важные аспекты государственной и железнодорожной политики, где определялись стратегические цели транспортного развития России. Примечательно, что в 50-60-е годы XIX века главное управление путей сообщения подчинялось военному ведомству.

Неудачное завершение Крымской войны показало, что отсутствие железнодорожных связей центральных губерний с Черным морем существенно отразилось на уровне военной безопасности страны. Невозможность совершать быстрые маневры и вовремя получать подкрепление из-за отсутствия необходимых железных дорог в зоне военных действий ощутимо сказались на престиже Российской империи, проигравшей кампанию, которая стоила жизни и русскому императору Николаю I, покончившему с собой. В тоже время до начала Крымской кампании в проекте по освоению железнодорожными коммуникациями территорий страны П.П. Мельников предлагал наряду с Петербурго-Московской железной дорогой развернуть строительство магистрали Москва – Курск – Харьков с ответвлениями на Одессу и Крым, с тем, чтобы связать Черное море с Балтийским. «Но, - писал он впоследствии, - по недостатку тогда доверия в главном управлении путей сообщения к железнодорожному делу, проекту этому не было дано дальнейшего хода»³⁷⁰. Царское правительство, а также руководитель ведомства путей сообщения того периода, ставший символом николаевского политического режима, П.А. Клейнмихель приступили к постройке Петербурго-Варшавской железнодорожной

1902.

370 РГИА, ф. 229, 1869, оп. 1, д. 288, л. 29. Цит. по: Воронин М.И., Воронина М.М., Киселев И.П., Коренев Л.И., Ледяев А.П., Суходеев В.С. П.П. Мельников – инженер, ученый, государственный деятель. – СПб.: Гуманистика, 2003. – С. 57.

магистрала протяжением 1280 км, не являвшейся в то время первоочередной задачей как в области развития экономики страны, так и в военно-политической сфере.

В итоге, проиграв Крымскую войну 1853-1856 гг., Россия заключила мир, согласно которому она долгое время (более 20 лет) была заметно геополитически ущемлена на Черном море и всей южной окраине Российской империи. Война обнажила транспортную слабость России и заставила правительство Александра II пересмотреть железнодорожную политику Российской империи в соответствии с новыми геополитическими вызовами. В реализации указанной задачи новый руководитель ведомства путей сообщения К.В. Чевкин не отклонялся от общестратегического курса Александра II по широкомасштабному привлечению иностранного капитала, в том числе и в области железнодорожного строительства, который, как показали многочисленные исследования,³⁷¹ не являлся оправданным.

Создание особой военно-железнодорожной организации (которая прошла достаточно длительное испытание временем, т.к. железнодорожные войска были созданы в 1872 г.) в России можно считать важным условием в процессе обеспечения ее военно-политической безопасности. Появление подобной организационной структуры во многом являлось закономерным процессом, поскольку решение задач обеспечения массовых перевозок войск на театры военных действий, снабжение их всем необходимым для ведения боевой деятельности, а также потребность в выполнении значительных

371 Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. – СПб., 1881; Мельников П.П. О железных дорогах. – СПб.: Типография главного управления путей сообщения и публичных зданий, 1835; Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. – М.: Наука, 1975.

объемов работ по восстановлению разрушенных противником железных дорог и осуществлению их эксплуатации в зоне боевых действий, было обусловлено необходимостью иметь в составе армии обученные и организованные железнодорожные войска.

Русско-турецкая война 1877-1878 гг. явилась первой действенной проверкой железнодорожных войск, созданных в России. На театре военных действий железнодорожные батальоны выполнили ряд работ, связанных со строительством, восстановлением и эксплуатацией железных дорог, обеспечив подвоз всего необходимого для русской армии. После окончания войны итоги применения первых железнодорожных частей были тщательно проанализированы военными специалистами и явились стимулом к развитию исследований железнодорожного транспорта как фактора стратегического значения. Это проявилось в развернувшейся на страницах специальных изданий полемике об итогах применения железнодорожных частей в войне, о путях совершенствования их структуры, принципов комплектования, управления и системы специального обучения, об их задачах и предназначении на театре военных действий.³⁷² Заметное место в

372 Тимлер Д. Об организации железнодорожных частей // Военный сборник. - 1879. - №6; Черепанов А. Заметка на статью «Наши железнодорожные батальоны» // Военный сборник. - 1879. - №12; Леер Г.А. Стратегическое значение железных дорог // Инженерный журнал. - 1880. - №2; Леер Г.А. Стратегия (тактика театра военных действий). Издание 5-е. Часть 2. – СПб., 1898; Евоимов А. Краткая записка по постройке и ремонту полотна железной дороги для нижних чинов инженерных войск и пехоты // Инженерный журнал. - 1881. - №11; Очерк о военной деятельности железных дорог в 1877-1878 годах / Пер. с нем. Зубчанинов // Инженерный журнал. - 1883. - №5; Квист А. Железные дороги в военном отношении. Ч.1. Перевозка войск по железным дорогам. – СПб., 1868; Макшеев Ф.А. Железные дороги в военном отношении. –

разработке указанных проблем принадлежит члену-корреспонденту Петербургской академии наук, профессору Николаевской академии генерального штаба Г.А. Лееру.

С точки зрения военной стратегии, очевидно, что устойчивая и бесперебойная работа железнодорожного транспорта при подготовке и проведении крупномасштабных операций на театре военных действий могла быть обеспечена только заблаговременно подготовленными, организованными, хорошо обученными, оснащенными современной техникой, мобильными и постоянно готовыми к выполнению поставленных задач силами. Более чем полуторавековой опыт строительства и эксплуатации железных дорог в условиях России убедительно свидетельствует: в наибольшей степени указанным выше требованиям отвечали железнодорожные войска.

Подчеркнем, что переход к новым организационным формам железнодорожных войск России – закономерный этап их совершенствования, отмеченный дальнейшим осмыслением общественно-политической потребности иметь военно-транспортную организацию, предназначенную для решения специфических задач по обеспечению бесперебойной работы железных дорог страны в мирное и военное время. Начиная со второй половины 70-х годов XIX века, военные железнодорожные формирования русской армии становятся непременными участниками практически всех войн и военных конфликтов, в которых участвовала и Российская империя, и Советский Союз. Необходимость удовлетворения потребности в перевозках по железным дорогам, строгая регламентация функционирования магистралей, оборонная направленность их строительства и эксплуатации обусловили привлечение института военной службы для

СПб., 1890. – Вып. 1.

организации их жизнедеятельности.

Подчеркнем, что целый ряд исследователей связывают армию и власть, понимая армию как мощное орудие власти в различных политических процессах. Достаточно интересными на этот счет являются рассуждения И. Солоневича, который был одним из сильнейших геодетерминистов в истории науки. По поводу проблемы безопасности российского государства он писал: «Безопасность США гарантирована океанами и проливами, а русская может быть гарантирована только воинской повинностью – первой из «несвобод». Так, наша география диктует необходимость сильной власти, сильного государства – и от этого нам никуда не уйти».³⁷³ Если в морских государствах охрану пространства осуществить значительно легче, чем в материковых, поскольку можно ограничиться лишь мощным флотом, то в материковых государствах большое значение приобретает развитие сухопутных видов транспорта, например, сооружение и должное функционирование железных дорог. Таким образом, для России как крупнейшего государственного сухопутного континентального организма железнодорожный комплекс продолжает оставаться довольно значимым элементом национальной безопасности, сравнимым с кровеносной системой в человеческом организме.

В конце XIX столетия предметом широкого внимания российской политической общественности и деловых кругов становятся уже не только проекты локального значения, но и варианты крупных стратегических решений, к каким относится сооружение Транссибирской магистрали – сбалансированной единой евразийской

³⁷³ Цит. по: Айзатулин Т.А. Теория России. Геоподоснова и моделирование. – М, 1999. – С. 7.

коммуникационной системы, способной к дальнейшему развитию. Усилившаяся после русско-турецкой войны 1877-1878 гг. борьба за распределение сфер влияния между мировыми державами – Англией, Францией, США и Японией – настоятельно требовала скорейшего строительства надежных железнодорожных сообщений в Сибирь, прежде всего, для упрочнения позиций России на берегах Тихого океана, укрепления ее в геополитическом, экономическом и оборонном отношениях. Ввиду этого, геостратегические интересы России конца XIX – начала XX веков переместились с Ближнего Востока на Дальний, став эпохой российской «дальневосточной» политики. Согласимся, что с конца XIX – первой половины XX вв. эти стальные нити были главным орудием экономического развития и внешней экспансии, источником могущества и причиной войн.³⁷⁴ Железные дороги с середины XIX до середины XX веков были индикатором уровня военно-стратегического развития государств и их внешнеполитического могущества, что подтверждается рядом исследований.³⁷⁵ К примеру, железнодорожные проблемы вокруг Трансперсидской магистрали являлись барометром англо-русских отношений в начале XX века.³⁷⁶

374 Молодяков В. Россия и Япония: рельсы гудят. Железнодорожный узел российско-японских отношений (1891-1945): историческое исследование. - М.: АСТ: Астрель: Хранитель, 2006. - С.7; Railway Imperialism / Ed. Clarence B. Davis, Kenneth E. Wilburn. - N.Y.: Greenwood Press, 1991.

375 Heywood A. Railway development and military strategy in late imperial Russia // Neilson K., Otte T. Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945. - Raitledge, 2006; Fisher J. Lord Curzon and British strategic railways in Central Asia before, during and after the First World War // Neilson K., Otte T. Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945. - Raitledge, 2006; Kennedy G. British views of imperial security in the far east, Russo-Japanese relations and the Chinese Eastern railway, 1929-1935 War // Neilson K., Otte T. Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945. - Raitledge, 2006.

376 Fisher J. Lord Curzon and British strategic railways in Central Asia before, during and after the First World War // Neilson K., Otte T. Railways and

Военно-политический акцент в строительстве сибирского железнодорожного пути в дальнейшем явился одной из фундаментальных основ глобальной стратегии царской России в восточном направлении в вопросах политического влияния на многие государства, связанного с борьбой в бассейне Тихого океана и начавшимся политическим разделом со стороны России, Англии и Японии, Китая и Кореи. Роль России как актора мировой политики заметно возросла. Таким образом, исходя из исторического опыта строительства Транссиба, раскрывающего геополитические и оборонные интересы государства, можно заключить, что неадекватное техническое состояние Транссибирской железнодорожной магистрали может значительно сузить силовое поле и современной РФ. В частности, исследователь С.Б. Переслегин прогнозирует, что «все евразийские геополитические конфликты ближайших десятилетий будут «привязаны» к формирующейся евразийской коммуникационной системе».³⁷⁷ Указанное согласуется и с концепцией Х. Маккиндера³⁷⁸, который развивал идею о евразийском континенте как наиболее благоприятном географическом плацдарме для контроля над всем миром.

Приходится констатировать, что США и его союзники выиграли оперативную битву за Евразию. Обобщая исследования С. Хантингтона, А.И. Владимирова, О.А. Белькова, согласимся: «... сегодня важно осознать, что ключ к инициации войны цивилизаций или

International Politics: Paths of Empire, 1848-1945. - Routledge, 2006. – P. 136.

³⁷⁷ Переслегин С.Б. Самоучитель игры на мировой шахматной доске. - М.: АСТ; СПб.: Terra Fantastica, 2007. - С. 172.

³⁷⁸ Маккиндер Дж. Географическая ось истории // Геополитика: Хрестоматия / Сост. Б.А. Исаев. - СПб.: Питер, 2007.

к ее недопущению находится целиком в руках Запада»³⁷⁹. При этом подчеркнем, что именно российской компанией «РЖД», как никем другим, была поддержана мирная инициатива диалога цивилизаций – в качестве альтернативы их столкновения, предложенная до этого мировому сообществу президентом Ирана Хатами.

Столь устойчивая позиция в решении вопросов войны или мира со стороны западных держав в современное время сформировалась в условиях тщательного изучения многих сфер советской жизни, включая и транспортно-хозяйственную. Можно констатировать, что в тот период западная советология сложилась в крупную научную и военно-научную дисциплину с вовлечением огромного количества квалифицированных кадров и огромных материальных средств. В составе советологии возникла даже особая отрасль – кремленология, изучавшая структуру советской государственности, партийный аппарат, ЦК КПСС, Политбюро, а также другие институты власти. Успешная работа советского железнодорожного комплекса была подвергнута анализу со стороны руководства железными дорогами США в ходе их неоднократных визитов в Советский Союз.³⁸⁰ Так, делегация государственной администрации железных дорог США, по достоинству оценив всю систему создания, функционирования и управления железнодорожным транспортом в СССР, назвала ее «чудом XX века», применив и адаптировав многие элементы ее работы.

379 Бельков О. Военный мундир демократии: рудимент прошлого или инструмент будущего? // Безопасность Евразии. - 2001. - №3. – С. 181; Владимиров А. Новые факторы развития и условия бытия человечества, и национальная стратегия России // Научный эксперт, 2007. - №1 / www.rusrand.ru/netcat_files/Electron_journal1.pdf; Хантингтон С. Столкновение цивилизаций. – М.: АСТ, 2003.

380 Westwood J.N. Soviet Railways to Russian Railways . - U.K.: M. Palgrave, 2001. - P. 18.

Недостаток путей сообщения отчетливо проявился и во время Русско-Японской войны в начале XX века. Эта война обнажила низкие пропускные возможности транспортных путей Российской империи. В частности, отсутствие кругобайкальской железной дороги существенно затрудняло переброску военных частей на фронт, которые вынуждены были идти от центра Российской империи до района военных действий около месяца, в то время как база снабжения японской армии находилась в трех сутках пути по морю. Ситуация усугублялась тем, что война велась на территории, удаленной более чем на 7 тысяч километров от центра страны, из которого поставлялось в армию необходимое продовольствие. В этой связи командование русской армии для разрешения возникших трудностей вынуждено было прибегнуть к постройке большого количества узкоколейных линий с конной тягой, отвлекая необходимые средства и ресурсы. Кроме того, сказывалось не только недостаточное количество железных дорог, но и плохое состояние грунтовых. Всего за время войны удалось уложить около 570 километров узкоколейных путей,³⁸¹ однако это не решило проблему. Оценивая неудачи русско-японской кампании, С.Ю. Витте писал, что «...Русско-Японская война обнаружила крайнюю неподготовленность наших железных дорог к мобилизации и массовым войсковым перевозкам».³⁸²

Отметим, что накануне Русско-Японской войны общая протяженность русских железных дорог на Дальнем Востоке составляла 4957 километров, из них по собственно российской территории проходило

381 История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. – СПб., 1994. – С. 204.

382 Витте С.Ю. Некоторые соображения о дефицитности русской железнодорожной сети // Мир транспорта. - 2003. - №2. – С. 149.

2332,9 километров рельсовых путей, т.е. лишь 48 процентов их общей длины³⁸³. На наш взгляд, это свидетельствовало о том, что железнодорожное строительство на Дальнем Востоке велось в тот период без должного учета российских национальных интересов и в дальнейшем сказалось на уровне обороноспособности дальневосточных районов страны. Не случайно, что во время указанного конфликта один английский журналист писал, что для японских военных министр путей сообщения России Хильков представляет угрозу, большую, чем военный министр Кропоткин.

Отсутствие железнодорожной инфраструктуры отрицательно сказалось и на обороноспособности острова Сахалин, который летом 1905 года был оккупирован японскими войсками, разбившими по очередности русские войска сначала в южной, а затем в северной его части. Южная часть Сахалина до 50 параллели отошла к Японии, правительство которой сразу же предприняло активные действия по ее колонизации и ускоренному и мощному транспортному освоению. Обратная ситуация наблюдалась в отношении территории Северного Сахалина, оставшегося у России. При отсутствии средств у местной администрации, а также явном безразличии деловых и правящих кругов, в дореволюционный период в практическом плане вопрос о строительстве железных дорог общего пользования на Сахалине так и не был решен.

После Русско-Японской войны 1904-1905 гг. обстановка на Дальнем Востоке изменилась не в пользу России. Поражение русской армии в военном конфликте с Японией заставило иначе посмотреть на проблему сооружения Амурской железной дороги, лежащей целиком в

383 Костанов А.И. Самая восточная дорога России: Очерки истории Сахалинской железной дороги. – М.: Транспорт, 1997. – С. 11.

пределах Российского государства. До этого как вариант оперативного и не вполне бесспорного решения политической задачи обеспечения обороноспособности государства и создания прямого железнодорожного сообщения на Владивосток было строительство Восточно-Китайской железной дороги, проходившей не по территории Российской империи. Более чем полвека своего существования магистраль постоянно находилась в эпицентре дальневосточной политики и играла значительную роль в российско-китайских отношениях. Связанные с ней внешнеполитические проблемы ассоциировались исключительно с именем С.Ю. Витте, который смог убедить монархический управленческий аппарат в выгодности строительства дороги через китайскую Маньчжурию, а не через Россию, что впоследствии стало весомым аргументом для его критики. Название «маньчжурская авантюра» в кругах политических оппонентов закрепилось не случайно, поскольку Восточно-Китайская магистраль не давала полной уверенности в том, что Приморская губерния и Владивосток не будут отрезанными в нужный момент от России, что отражало военно-стратегический аспект критики. В свою очередь, социально-политический аспект, выраженный в нежелании вкладывать средства в освоение русских земель в Приамурье и Приморье, стал одним из сильнейших обвинений против С.Ю. Витте со стороны его политических оппонентов.

Стабилизировать позиции России, пошатнувшиеся после войны с Японией, укрепив Приамурье, связав его рельсовым путем с Сибирью и европейской частью страны и восстановив преобладающее влияние России в Северной Маньчжурии, попытался П.А. Столыпин, который убедил государственный совет и государственную думу в

возобновлении работ на Амурской линии. На посту председателя совета министров П.А. Столыпин отстаивал правительственный законопроект, в первую очередь руководствуясь военно-стратегическим значением Амурской магистрали. В защиту своих доводов им отмечалось, что нынешнее положение государства на Дальнем Востоке нельзя признать удовлетворительным в военно-оборонительном отношении, когда Япония и Китай сильно усилили свои сухопутные и военно-морские силы. П.А. Столыпин подчеркивал, что «постройка железной дороги на Дальний Восток освободит государство от миллионных расходов на содержание сильной армии на Дальнем Востоке... При громадности нашей территории важно иметь возможность перебрасывать армию из одного угла в другой», и отмечал, что «жертвы будут большими (20 – 22 млн. рублей в год)», называя Амурскую магистраль «той контрибуцией, которую выплатит русский народ своей родине»³⁸⁴. В итоге именно с вводом в эксплуатацию Амурской железной дороги завершилось строительство в пределах российского государства Транссибирской магистрали с выходом к тихоокеанскому порту Владивосток. Согласился, что «железнодорожный дефицит в Российской империи всегда был потенциальным политическим оружием».³⁸⁵

Рассмотренные примеры решения вопросов военной безопасности государства со стороны одних из самых влиятельных политических деятелей того периода могут являться неоспоримым доказательством того, что железнодорожный фактор был значимым инструментом в конструировании политических процессов

384 Цит. по: Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916). – Иркутск: ИГПИ, 1995. – С. 45.

385 Heywood A. Railway development and military strategy in late imperial Russia // Neilson K., Otte T. Railways and International Politics: Paths of Empire, 1848-1945. - Raitledge, 2006. – P. 50.

российского государства.

При осуществлении анализа обеспечения военно-политической безопасности России и оценки степени влияния железнодорожного комплекса на этот процесс, на наш взгляд, целесообразно обратиться к опыту Первой мировой войны. Приходится констатировать, что царская Россия вступила в эту войну неподготовленной в транспортном отношении, именно состояние и работа железнодорожного транспорта были одним из слабых звеньев в военно-стратегической компоненте государства. Отсталость транспортной системы значительно осложнила обстановку на фронтах для русской армии и вызвала крупные сбои в экономике страны, вынужденной перестраиваться на военный лад. Так, северо-западное и юго-западное направления, где России противостояли Германия и Австро-Венгрия, имели соответственно 17 и 8 сквозных железнодорожных линий, способных пропускать к российской границе 812 поездов ежедневно. Тогда как российские возможности в этих направлениях ограничивались 7 железными дорогами с максимальной пропускной способностью 167 поездов в сутки.³⁸⁶ Таким образом, провозные и пропускные способности железных дорог Российской империи на европейском театре военных действий были гораздо ниже транспортных возможностей противника.

Кроме того, накануне боевых действий генеральный штаб допустил ряд серьезных просчетов в организации железнодорожных войск. В начале военных действий проявилась острая нехватка железнодорожных батальонов. Отрицательное воздействие оказала борьба главного штаба и главного инженерного управления за право

³⁸⁶ Алексеева И.В., Зеленов Е.И., Якунин В.И. Геополитика в России. Между Востоком и Западом (конец XVIII – начало XX в.). – СПб.: С-Петербург. ун-та, 2001. – С. 158.

иметь в своем ведении железнодорожные войска.³⁸⁷ Военным командованием не был также предусмотрен порядок действия железнодорожных войск в случае отступления русских армий и не было проведено заграждение магистралей на направлениях отхода войск.

Ситуацию усугубляли и причины объективного характера, связанные с направлениями строительства железнодорожной сети в 60-70-х гг. Так, с запада к Волге подходило десять железных дорог, с востока – всего четыре, центральные губернии соединялись с Уралом и Сибирью только двумя мостами через Волгу. К Архангельску, северному порту страны, от Вологды шла железная дорога узкой колеи. С незамерзающей Мурманской бухтой железнодорожной связи не существовало, впоследствии именно Первая мировая война подтолкнула царское правительство к решению этой задачи, что позволило получить надежный выход к незамерзающим бухтам Баренцева моря, к Северному Ледовитому океану. Важно отметить то, что эксплуатация дорог, построенных еще в XIX веке, была связана с их изношенностью и необходимостью обновления всего путевого хозяйства. Техническое оснащение практически всех железных дорог империи было слабым. Длина грузового поезда составляла всего 80 осей, средний вес – 573 тонны,³⁸⁸ что существенно отставало от европейских показателей. Кроме того, по настоянию Антанты для быстрой доставки грузов в России снижали веса поездов, что ещё более увеличивало интенсивность эксплуатации паровозов и локомотивных бригад.

Анализ провала воинских перевозок в Первой мировой войне

387 Старостенков Н.В. Железнодорожные войска России. На службе Российской империи: 1851-1917. / Под ред. Г.И. Когатько. – М.: Евросервис – СВ, 2001. – С. 233.

388 Железнодорожный войска с 1851 по 1941 год: Материалы к истории железнодорожных войск Советской Армии. – М.: Воениздат, 1957. – С. 80.

также показал, что главной причиной железнодорожного кризиса в этот период явилась неспособность военно-бюрократического царского режима организовать управление и взаимодействие всех железнодорожных подразделений.³⁸⁹ Находившийся на посту министра путей сообщения с 1909 года С.В. Рухлов в октябре 1915 года был уволен за развал транспорта. Однако последствия его руководства ещё долго сказывались. Заместитель наркома путей сообщения РСФСР В.В. Фомин в 1922 году справедливо отмечал: «Рухловская политика в области подбора личного состава из тогдашних черносотенных организаций довершила ту чудовищную узость и близорукость подхода, которую культивировало царское правительство в области транспорта».

Таким образом, бедная железнодорожная сеть, недостаточное количество подвижного состава, отсутствие рокадных линий и выгрузочных платформ ограничивали маневренность войск, существенно снижали боевую мощь вооруженных сил и крайне осложняли обеспечение войск, чем в значительной мере был обусловлен целый ряд поражений русской армии. В условиях войны перестройка представлялась слишком затруднительной и практически невозможной. В случае успешной организации работы и создания железнодорожных магистралей многие негативные последствия, связанные с военными действиями, на наш взгляд, удалось бы значительно сгладить. В свое время (в начале XX века), анализируя результаты первой мировой войны, В.П. Семенов-Тянь-Шанский, также отмечал: «Последняя европейская война, приобретшая мировой характер, поставила,

389 Сидоров А.Л. Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране// Исторические записки. - Т. 26. – М.: Наука, 1948.

несомненно, на очередь вопрос о сети мировых путей в ближайшем будущем. Это один из животрепещущих вопросов политической географии».³⁹⁰ Исследуя основы империалистической политики, современник В.П. Семенова–Тян-Шанского большевик М.П. Павлович³⁹¹ пришел к схожим выводам относительно причин первой мировой войны. Он доказал прямую зависимость между ростом и усилением значения металлургической промышленности в мировых экономических процессах и причинами первой мировой войны. К данному выводу он пришел на основе анализа политической борьбы за трансперсидский путь, трансафриканские магистрали, а также за Панамский канал между империалистическими державами тогдашней эпохи (Россией, Англией, Францией, Германией, США).

Пример успешной, перспективной и во многом прогностической транспортной железнодорожной политики демонстрирует ситуация накануне Великой Отечественной войны, когда советской административно-командной системой был не только учтен один из важных принципов войны, заключающийся в том, что предполагаемые масштабы вооруженной борьбы обусловлены уровнем развития материально-технической базы государств, но и сделана ставка на транспортное освоение Урала, Сибири и Дальнего Востока. Модернизированные железнодорожные магистрали в первую очередь усилили связи между европейской и азиатской частями страны, полностью обеспечив в будущем нужды фронта и тыла в крупномасштабных операциях по перебазированию промышленности,

390 Семенов – Тян-Шанский В.П. Район и страна. – М. – Л., 1928. - С. 191.

391 Павлович М.П. Империализм и борьба за великие железнодорожные и морские пути будущего. (К вопросу о причинах мировой войны). – М.: Книгоиздательство «Коммунист», 1919.

маневрированию вооруженными силами между восточным и западным театрами военных действий и отдельными фронтами.

Мировая история до этого не знала примеров практически бесперебойных перевозок в столь тяжелых условиях и в таких объемах. Уникальным было использование железнодорожного транспорта в СССР в 1941-42 годах для эвакуации населения и крупных предприятий из западных районов страны в восточные. В июле – декабре 1941 г. было отправлено 1,5 млн. вагонов. На восток было перебазировано 2593 промышленных предприятия, из них 1523 крупных, в том числе на Урал – 667, в Западную Сибирь – 224, в Восточную Сибирь – 78, в Поволжье – 226, в Среднюю Азию и Казахстан – 308³⁹². Позже, анализируя случившееся, нарком иностранных дел военного периода В.М. Молотов в своих воспоминаниях писал: «Из ратных и трудовых подвигов советского народа особо выделяется беспримерный подвиг в мировой истории. Это эвакуация! Ведь на сотни и тысячи километров, да в каких ужасных условиях, удалось быстро переместить в тыл фактически целую промышленную страну, миллионные массы людей и не только переместить, но и разместить и в самые короткие сроки пустить в действие... Где это еще могло быть возможным? Только у нас и благодаря советским железнодорожникам!».³⁹³ Известный английский историк и публицист А. Верт также отмечал: «Повесть о том, как целые предприятия и миллионы людей были вывезены на восток, как эти предприятия были в кратчайший срок и в неслыханно трудных условиях восстановлены и как им удалось в огромной степени увеличить производство в течение 1942 года – это, прежде всего,

392 Сотников Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век.- М.: Транспорт, 1993. – С. 141.

393 Цит. по: Конарев Н.С. Роль железнодорожного транспорта в Великой Отечественной войне // Железнодорожный транспорт. - 2005. - №6. - С. 8.

повесть о невероятной человеческой стойкости».³⁹⁴

За четыре военных года железнодорожный транспорт выполнил огромные объемы воинских перевозок. К фронту было доставлено почти 20 млн. вагонов, в том числе около 10 млн. с войсками и 10 млн. с воинскими грузами. Для этого потребовалось сформировать и пропустить по многим железным дорогам и по временно восстановленным с крайне ограниченной пропускной способностью линиям свыше 440 тыс. поездов³⁹⁵, нередко под обстрелами вражеской авиации.

В данном случае очевидные заслуги советской власти в прогнозировании и предвидении ситуации не оцениваются и не берутся в расчет, хотя они, естественно, являются неоспоримыми. Следуя институциональному методологическому контексту, подчеркнем, что война как вызов политическому суверенитету СССР проверила в том числе и устойчивость «коммунального» существования советского государства с его различного рода институциональными матрицами, в частности, через политико-управленческие, экономические структуры, пространственную организацию, которые оказались эффективными не только в хозяйственной практике, но и в обеспечении российских военно-политических интересов.

Исторический опыт Великой Отечественной войны в контексте развития и влияния железнодорожной составляющей на оборонный и наступательный потенциал страны существенно отличался от прежних военных столкновений. Война стала настоящей проверкой

394 Верг А. Россия в войне 1941–1945. – М.: Политиздат, 1967. – С. 148.

395 Конарев Н.С. Роль железнодорожного транспорта в Великой Отечественной войне // Железнодорожный транспорт. - 2005. - №6. - С. 10.

жизнеспособности всего советского государства. В течение 1941 – 1945 гг. политико-организационный принцип и социально-психологический императив воплотился в общенародном лозунге «Все для фронта, все для победы!». Война представила собой исключительно сложное социально-политическое явление, которое охватило практически все стороны и сферы Советской страны, вступившей в вооруженное противоборство.

Единая военная политика четко просматривалась с первых дней, когда приходилось максимально концентрировать силы на тех направлениях, которые были способны решать неотложные задачи в короткие сроки. К их числу принадлежала и транспортная система страны, а железнодорожному транспорту, испытавшему своевременную модернизационную трансформацию, по праву отводилась главная роль.

Сталинская модернизационная транспортная политика была также рассчитана на перспективу. В понимании руководителей страны железнодорожный транспорт являлся не просто связующей составляющей хозяйства, но и политическим механизмом территориальной организации огромного суверенного государства, что нашло подтверждение в словах И.В. Сталина, высказанных накануне войны: «СССР как государство был бы немислим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы. В этом великое государственное значение железнодорожного транспорта в СССР».³⁹⁶

В период Великой Отечественной войны железнодорожная отрасль стала одной из главных составляющих в процессах принятия

³⁹⁶ Железнодорожный транспорт в важнейших документах. – М.: Трансжелдориздат, 1941. – С. 47.

военно-политических решений, поскольку от ее работы зависела своевременная доставка фронту вооружения и людского пополнения, проведение эвакуации и необходимая текущая работа. Важно отметить, что война не была неожиданностью как в целом для страны, так и для ее транспортной системы, поскольку еще в предвоенный период были предприняты меры мобилизационного характера. Железнодорожный комплекс являлся сильным звеном в общей системе мобилизационной подготовки. Так, если сравнивать железнодорожный транспорт первой пятилетки и железнодорожный транспорт 40-х годов, то, несмотря на столь малый исторический промежуток времени (10-12 лет) между этими датами, предстают как бы две разные в транспортном отношении страны. В начале 30-х годов была только начинающаяся подниматься, а в 1940-е гг. уже выросла огромная железнодорожная держава. Проведенный анализ дает основание считать, что система централизованного планирования и партийного контроля сверху донизу идеально соответствовала интеграции гражданской и военной сфер деятельности. Примером применения данной политической конструкции может служить работа железнодорожного транспорта СССР в годы войны, который смог быстро перестроиться на военный лад. Именно созданная в 30-х годах система мобилизационной подготовки страны к войне обеспечила победу СССР в смертельном цивилизационном противостоянии. Суть проводимой руководством страны политики мобилизации состояла в следующем – индустриализация с первых шагов осуществлялась таким образом, чтобы промышленность и транспорт, без разделения на гражданскую и военную сферы, были в состоянии перейти к выпуску вооружения, обслуживания, доставки по единому мобилизационному плану, тесно сопряженному с графиком мобилизационного развертывания Красной армии.

В этой связи отметим, что перестройка работы магистралей огромной страны на военные рельсы произошла практически без сбоев. Достаточно быстро был организован перевод работы на военный график, намечены первостепенные ориентиры деятельности. Большую организаторскую роль в этом сыграли партийные и хозяйственные органы и их руководители, действовавшие на местах, принимая ответственные решения по срочной эвакуации, восстановлению необходимых транспортных объектов, мобилизации рабочей силы. Именно в военный период возросла авангардная роль руководящей и единственной реальной политической силы в стране – партии коммунистов.

Как важные и своевременные политические решения можно рассматривать принятые партийными, хозяйственными и местными органами власти меры по массовому применению новых действенных приемов и методов эксплуатации средств и путей сообщения. Изучая систему управления железнодорожным транспортом в период войны, можно увидеть богатейший набор организационных форм и методов, достаточно эффективно решающих поставленные властью задачи в обстановке непрерывных налетов авиации противника, которая стремилась парализовать работу узлов и станций прифронтной полосы и ближайшего тыла. Так, только с начала войны по декабрь 1941 года на железнодорожные объекты страны было сброшено свыше 46 тысяч различных авиабомб.³⁹⁷ И за этот же период страна потеряла 41 процент своей железнодорожной сети.

Исследование показало, что в столь тяжелой обстановке

³⁹⁷ История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941-1945. - М., 1961. - Т.2. - С. 167.

обостренно проявилось чувство личной ответственности за судьбу государства. По сути, каждый понимал, что над страной нависла смертельная опасность и на карту поставлена не только жизнь и свобода каждого советского человека, но и национальная честь, независимость всего государства. Тысячи машинистов трудились «по-лунински», водили поезда на «кривоносовских» скоростях, использовали «болонинский» метод отопления паровозов дровами, «коробковский» метод вождения составов на высоких скоростях при использовании «тощих» углей и топливных отходов, путеобходчики объединялись в «казанцевские» бригады по ремонту пути и т.д. Имена многих героев труда стали нарицательными. Принципы отношения к труду, выработанные в тот период, были просты, понятны, универсальны, бесспорны, а в военные годы, когда постоянно требовалось добиваться максимального результата используя минимум средств, просто незаменимы и с быстротой охватили всю сеть дорог.

Историческое и нравственное значение победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. останется примером стойкости и непоколебимости перед внешней опасностью. Это время невосполнимых человеческих жертв и неисчислимых материальных потерь. Согласимся с утверждением русского философа Н.Я. Данилевского, что в периоды испытаний в русском народе непоколебима «дисциплина, или дар повиновения, или энтузиазм, или беспредельная готовность к самопожертвованию».³⁹⁸ Любовь к своей родине – это одно из наиболее древних и глубоких человеческих чувств, которое имеет не только различные варианты теоретической обоснованности, но и различные формы проявления в конкретно-исторической и политической ситуации. Патриотизм в виде «широкого

³⁹⁸ Данилевский Н.Я. Россия и Европа. Последствия. – М.: Прогресс, 1991. – С. 458.

понятия любви к Отечеству, постоянного творчества души человека, направленного на созидание моральной силы, решительности и реальных дел»³⁹⁹ особенно сильно проявился в советском государстве в военный период, когда понятия «интернационализм и патриотизм сблизились, ибо война приняла интернациональный характер»⁴⁰⁰.

Самая разрушительная в истории человечества война нанесла СССР огромный урон. Так, известный американский историк Э. Хобсбаум, анализируя мировые войны XX века, пришел к следующему выводу: «В крайне тяжелом положении оказался СССР, где чистый экономический эффект от ведения боевых действий был полностью отрицательным».⁴⁰¹ Касаясь железнодорожного комплекса, отметим, что разрушению подверглись 65 тыс. км железнодорожных путей, 19 тыс. мостов, свыше 4100 станций, было взорвано и угнано в тыл около 16 тыс. паровозов и свыше 400 тыс. вагонов⁴⁰². Несмотря на огромные трудности, связанные с военными действиями, восстановление и развитие железнодорожных магистралей рассматривалось как одно из приоритетных направлений с учетом их исключительно важного значения в реализации военно-стратегических задач. Борьба железнодорожников за возрождение транспорта в годы войны

399 Яновский Р.Г. О культуре патриотизма // НАВИГУТ. - 2003. - №3. - С. 8.

400 Яновский Р.Г. О культуре патриотизма // НАВИГУТ. - 2003. - №3. – С. 11.

401 Хобсбаум Э. Мировые войны XX века: значение и последствия // Время мира: Альманах. - Вып. 3. – Новосибирск, 2003. – С. 224.

402 Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР: исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее. – М.: Транспорт, 1993. – С. 15.

проходила в условиях, когда требовалось наладить движение хотя бы по временной схеме, для того, чтобы пустить эшелоны с необходимыми грузами, поскольку без быстрого восстановления стальных магистралей и других транспортных объектов невозможно было обеспечить наступательные действия советских войск.

Ситуация войны отчетливо показала, что с увеличением пространственного размаха и маневренности вооруженных сил роль транспорта, выбор правильных методов и организационных форм управления им приобретали большую важность. От сроков ввода в эксплуатацию восстановленных линий зависела скорость наступательных операций и время подготовки армии к новым сражениям, а также возобновление хозяйственной жизни в освобожденных районах. Осуществляя оперативные перевозки, перевозки по снабжению, а в случае необходимости и эвакуационные перевозки, железнодорожный транспорт создавал условия для успешного действия войск. В этой связи известным полководцем времен Великой Отечественной войны Г.К. Жуковым отмечалось, что «без хорошо работающих железных дорог мы не смогли бы осуществить не только большие оперативные перевозки, сравнительно частые во время войны, но и бесперебойный подвоз материально-технических средств на большие расстояния»⁴⁰³. Железнодорожный транспорт был важнейшим средством подготовки и проведения более 50 стратегических и наступательных операций⁴⁰⁴, осуществленных советскими вооруженными силами в ходе военного противоборства, а также одним из главных материальных факторов одержанной победы.

403 Цит. по: Конарев Н.С. Роль железнодорожного транспорта в Великой Отечественной войне // Железнодорожный транспорт. - 2005. - №6. - С. 10.

404Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне /1941-1945 гг./ - М.: Наука, 1981. - С. 5.

Более 95 процентов необходимых грузов в тот период перевозилось железнодорожным транспортом. Их объем в решающих стратегических операциях достигал 1 млн. тонн, а пропуск эшелонов с войсками и техникой доходил до 800-1000 км в сутки⁴⁰⁵. Так, на Сталинградский фронт в районы Дона и Волги в начальный период одного из главных сражений войны было перевезено несколько армий. Серьезной проблемой для железнодорожников стала слаборазвитая транспортная сеть в районах Поволжья. В связи с этим в короткие сроки были построены линии Иловля – Петров Вал, Ахтуба – Паромная, Кизляр – Астрахань, оказавшие немаловажное влияние как на ход, так и на исход Сталинградской битвы.

Подъем в работе железнодорожной отрасли стал ощутимо заметен к 1943 году и обеспечен проведением ряда важнейших организационно-технических мероприятий руководством Советского государства, а именно: скоростным восстановлением железнодорожных линий и переводом дорог на военное положение согласно указа Президиума Верховного Совета СССР, действие которого в первую очередь было направлено на укрепление дисциплины в целях обеспечения наступательной инициативы войск. Опыт минувшей войны показал, что эффективное использование железнодорожных объектов в значительной степени было достигнуто за счет строгой централизации и единого управления железнодорожной системой, которое было обеспечено созданной административной системой хозяйственного и партийного руководства страной.

Следуя логике рассуждений в контексте показательного

405 Белов И.В., Персианов В.А. Экономическая теория транспорта в СССР: исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее. – М.: Транспорт, 1993. – С. 15.

исторического опыта, отметим, что в период так называемой «холодной войны» произошла переоценка роли военного фактора в жизни человеческой цивилизации. Приходится констатировать, что поражение Советского Союза в этой войне закончилось и определенным поражением геополитической военной доктрины, в русле которой он следовал. На наш взгляд, оппоненты СССР оперировали уже геоэкономическими категориями, которые постепенно замещали геополитические. Советское руководство совершило неоправданный просчет в том, что недооценило влияние геоэкономической парадигмы на большой масштаб политических процессов, в том числе и в военной области. Так, военно-техническая цена поражения СССР в «холодной войне» характеризуется следующими цифрами: продажа оружия США в 1991 году составляла 13 процентов от всей продажи оружия в мире, но уже в 1999 г. составляла 52 процента. Продажа СССР (России) соответственно 38 процентов в 1991 и 3 процента в 1999 г.⁴⁰⁶ Экономическая цена поражения СССР в холодной войне была огромной, и именно она отразила ошибочность выбранного курса, когда неверно выбранная стратегия привела страну к упадку, причем не в военное, а в мирное время. В свое время древнекитайский полководец и военный теоретик Сунь-цзы (V век до н.э.) рассматривал войну как средство политики и ставил военную стратегию в зависимость от политических условий или политической среды военного планирования. Он писал: «По правилам ведения войны наилучшее – сохранить государство противника в целостности, на втором месте – сокрушить это государство. Наилучшее сохранить армию противника в целостности, на втором месте – разбить ее... Поэтому сто раз сразиться и сто раз победить – это не лучшее из лучшего; лучшее из лучшего – покорить

406 Панарин И.Н. Информационная война СССР и США // Безопасность Евразии, 2003. - №2. – С. 343.

чужую армию не сражаясь».⁴⁰⁷ Озвученная мыслителем формула, наполненная новым методологическим содержанием, а именно, на наш взгляд, геоэкономическим, была претворена на практике по отношению к СССР. В качестве примера применения геоэкономической силы ведущими капиталистическими государствами для достижения своих стратегических целей можно привести долговременные экономические санкции против экспорта высоких технологий в СССР, что существенно отразилось на состоянии советской хозяйственной системы.

Следование либеральной парадигме в обустройстве жизнедеятельности российского государства нанесло значительный вред многим областям, составляющим систему национальной безопасности. В данном случае не исключением явился и железнодорожный комплекс современной России. При этом исторический опыт геополитического позиционирования Российского государства в мировом пространстве настоятельно требует иметь развитую сеть железных дорог, а также высокоэффективный железнодорожный транспорт, оснащенный современными средствами технического вооружения и способный успешно и качественно решать задачи согласно своему предназначению – бесперебойной доставке Вооруженным Силам РФ вооружения и военной техники, подвозу материальных средств и выполнению задач по перегруппировкам войск.

Современное состояние железнодорожного комплекса в РФ вызывает с точки зрения его мобилизационной готовности большие сложности. В частности, проведенные образованным ОАО «РЖД» мероприятия по снижению эксплуатационных расходов привели к

407 Конрад Н.И. Сунь-цзы. Трактат о военном искусстве. – М. – Л.: Политиздат, 1950. – С. 36.

консервации многих станций, входящих в состав погрузочно-выгрузочных и временных перегрузочных районов, а также обеспечивающих пропускную способность по специальному воинскому графику движения поездов, что значительно увеличивает объем работ по переводу железнодорожного транспорта на работу в неординарных условиях.

Кроме того, остро стоит вопрос ремонта подвижного состава, находящегося в собственности министерства обороны РФ, и железнодорожных подъездных путей к объектам министерства обороны, ремонт которых оплачивается за счет сметы министерства обороны. В среднем ремонтируется менее половины нуждающегося в этом подвижного состава⁴⁰⁸. При осуществлении перевозок по мобилизационному развертыванию Вооруженных сил Российской Федерации потребность в железнодорожном подвижном составе (универсальные платформы) может увеличиться в 2,5–4 раза (в настоящее время рабочий парк универсальных платформ составляет около 20 тыс. единиц при расчетной потребности в мобилизационный период 50 тыс. единиц и более).⁴⁰⁹

Существенным фактором, влияющим на процессы обеспечения военной безопасности, является тот факт, что из 504 железнодорожных мостов через реки России имеется всего 23 дублирующих моста, причем географически только в западной части. Предназначенные комплекты

408 Проблемы формирования государственной политики транспортной безопасности // В.И. Якунин, С.С. Сулакшин, Б.Н. Порфирьев и др.; Центр проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования. – М.: Наука, 2006. – С. 62.

409 Терехнев Л.В. Военно-транспортная деятельность и транспортная безопасность // Социально-политические процессы и экономическое состояние России: Материалы научного семинара. Вып. 2. / Под ред. проф. С.С. Сулакшина. – М.: Научный эксперт, 2005. – С. 155.

наплавных железнодорожных мостов (НЖМ – 56), созданные в 1950-х годах, в настоящее время по срокам их хранения значительно превышают допустимые (нормативные) сроки хранения, а по нагрузке не соответствуют техническим требованиям на эксплуатацию наплавных мостов.⁴¹⁰

По нашему мнению, в своей основе проблема военно-транспортной безопасности современной России не решена. Требуется принятие закона о военно-транспортной деятельности, который снял бы существующую абсолютную секретность в этом аспекте и учел бы многие спорные моменты в открытом законодательстве в соответствии с общей государственной политикой.⁴¹¹

Проведенный анализ позволяет прийти к следующим выводам: существенно подорвана мобилизационная готовность железнодорожного комплекса РФ, резко осложнена организация массовых перевозок личного состава Вооруженных сил и материальных ресурсов в реализации мобилизационных планов и оперативно-стратегических действий Вооруженных сил, значительно сужены возможности динамичного маневрирования войсковыми соединениями, что не может не вызывать серьезной тревоги у российских военных и политиков в решении задач обеспечения должной обороноспособности и защиты государства. По мнению специалистов, последствия

410 Терехнев Л.В. Вектор угроз и конфликтов в геополитической перспективе // Военно-гражданские отношения и государственность изменяющейся России: Материалы научного семинара. Вып. 2-3. / Под ред. проф. С.С. Сулакшина. – М.: Научный эксперт, 2004. – С. 36.

411 Проблемы формирования государственной политики транспортной безопасности // В.И. Якунин, С.С. Сулакшин, Б.Н. Порфирьев и др.; Центр проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования. – М.: Наука, 2006. – С. 38.

акционирования и приватизации железных дорог окажутся намного тяжелее, чем на других видах транспорта. «Можно уверенно прогнозировать разрушение основных железнодорожных связей и дальнейший обвал экономики и обороноспособности государства»⁴¹².

Для защиты себя в окружении международных партнеров государства вынуждены решать проблему национальной безопасности. Они могут решить ее или путем увеличения расходов на военные программы, или через членство в различного рода альянсах. Для современной России оценка ее намерений – непростая задача с точки зрения социального и политического познания мира. Внешнеполитические отношения Российского государства с основными мировыми военными и финансово-политическими субъектами (МВФ, ВТО, МБРР, НАТО и др.), активно заявляющими о себе в процессах международной политики, как правило, строятся на невыгодных для Российской Федерации политической и экономической основах. В этих условиях роль российских Вооруженных сил должна оставаться достаточно значимой. В качестве социально-политической нагрузки на армию современной России накладывается дополнительная способность «оперативно отслеживать траектории движения российских и мировых интернационализированных воспроизводственных ядер».⁴¹³ На наш взгляд, это необходимо для того, чтобы геоэкономическим путем возможно было снять как можно больше военно-политических противоречий и возмущений, например через военно-экономическое

412 Конарев Н.С. К чему приведет приватизационное раздробление железнодорожного комплекса страны? // Российский экономический журнал. - 1998. - №5. – С. 16.

413 Кочетов Э.Г. Глобализация и ее влияние на мировое развитие (базовые акценты при построении стратегии национальной безопасности) // Безопасность Евразии. - 2006. - №1. – С. 331.

партнерство и создание военно-экономических группировок, где железнодорожному комплексу отводится далеко не последняя роль. В частности, активное участие России в создании Транскорейской железнодорожной магистрали, связывающей Южную и Северную Кореи с выходом на Транссиб, способно усилить не только ее экономические позиции, но и придать иной вес в геостратегическом положении в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Применительно к современной действительности отметим, что согласно новой стратегической концепции развития, принятой после бомбардировок Югославии в апреле 1999 года, роль НАТО выходит не только за пределы изначально предполагавшегося оборонительного альянса, но, по существу, и за пределы системы коллективной безопасности в Евро-Атлантическом регионе. Согласимся, что «НАТО заявляет о себе как об агенте нового миропорядка, организуемого по западному образу и подобию».⁴¹⁴ Более того, «НАТО незримо продвигается вслед за западными постиндустриальными воспроизводственными ядрами (циклами), несущими геэкономические интересы Запада. Военная составляющая в этом контексте имеет настолько гибкий характер, что хотя сейчас непосредственно и не применяется к России, тем не менее, довлечет над ней».⁴¹⁵ Давление ощущается, прежде всего, за счет методичного продвижения НАТО на Восток. Согласимся с утверждением Э.Г. Кочетова, что «в реалии на военно-стратегической странице геэкономического атласа это проявляется в том, что по фарватеру продвижения

414 Молчанов М.А. Дискуссионные аспекты проблемы «национальный интерес» // Полис. - 2000. - №1. – С. 13.

415 Кочетов Э.Г. Глобализация и ее влияние на мировое развитие (базовые акценты при построении стратегии национальной безопасности) // Безопасность Евразии.- 2006. - №1. – С. 327.

интернационализированных воспроизводственных ядер продвигаются и военные структуры (базы, опорные пункты сил быстрого реагирования, военные структуры по контролю за стратегическими коммуникациями, портовыми сооружениями, терминалами, магистральными развязками, системой газо- и нефтепроводов и т.п.)»⁴¹⁶. Подчеркнем, что в настоящее время тотальный военный контроль все более уступает место экономическому. Практически по всему периметру российских границ, включая и северные, происходят интенсивные, хотя порой и неустойчивые, изменения геополитических силовых полей на геоэкономические.

В контексте всех указанных выше тенденций вполне понятны и обоснованны предостережения, высказанные А.И. Владимировым: «Развал армии неизбежно повлечет за собой гибель нашей государственности, поэтому проблемы военного строительства являются делом высшего государственного уровня, а их конструктивное решение должно стать не только одним из высших государственных приоритетов в рамках военной реформы, но и в новой философии государственного строительства России».⁴¹⁷

Достаточно значимая роль железнодорожного комплекса в вопросах его влияния на обороноспособность и военную политику российского государства в своем окончательном виде сложилась не сразу, а прошла несколько этапов, характеризующихся изменением

416 Кочетов Э.Г. Геоэкономический атлас мира как логистическая система нового класса // Безопасность Евразии. - 2001. - №3. – С. 355.

417 Владимиров А.И. Военная реформа в России. – М.: Дело, 2000. – С. 190.

задач, которые он выполнял при подготовке к войнам и в ходе боевых действий, а также при участии в обеспечении материально-хозяйственной базы вооруженных сил страны.

Со второй половины XIX века железнодорожному транспорту стала принадлежать подавляющая инициатива в обеспечении военных потребностей Российской империи, поскольку страна не располагала развитой сетью шоссейных дорог, движение по которым находилось в большой зависимости от времени года и погодных условий. Объемы перевозок, которые обеспечивал гужевой транспорт, далеко не соответствовали возрастающим потребностям армии. Несмотря на обилие водных путей и наличие значительного количества транспортных средств, невелика была и роль водного транспорта, поскольку главные водные пути страны не совпадали с основными стратегическими направлениями и прекращали судоходство в зимний период.

В течение XX столетия роль и значение железнодорожного фактора в отстаивании геополитических и стратегических интересов не только возрастали, но и приобретали иное качественное звучание, что достаточно характерно раскрыли события Первой и Второй мировых войн. Аксиоматичным выглядит следующее утверждение: недостаток или неадекватное техническое состояние железных дорог было одной из главных военно-технических причин поражений и геополитических провалов, которые существенно влияли на внешнеполитический статус Российского государства. В то время как удачная модернизация в немалой степени способствовала историческим победам, закрепившим свое общественно-политическое значение на несколько поколений вперед.

С учетом последних внешнеполитических тенденций - выдавливания Российской Федерации с ее традиционных геополитических зон влияния, возможности сохранения локальных военных угроз, нарастания многоликости войн в иных политических формах, с иными целями, последствиями и содержанием, модернизационное обновление российского железнодорожного комплекса и мобилизационная готовность железнодорожных войск, как и прежде, относится к первостепенным стратегическим и политическим задачам государства. Проведение и руководство мобилизационной подготовкой, ориентированное в первую очередь на обеспечение боеготовности Вооруженных сил, а также воинских и специальных перевозок на должном уровне, с полным основанием могут быть отнесены к области жизненно важных национальных интересов современной России. Сохранение мобилизационной готовности железнодорожного комплекса наиболее полно соответствует потребностям перевозочного процесса в условиях огромной континентальной страны, какой остается Россия и в начале XXI века. В связи с этим отметим, что железнодорожный транспорт и нынешнего Российского государства с его сложными географическими и климатическими условиями, а также современными геополитическими и геоэкономическими вызовами продолжает оставаться важной составной частью военного потенциала страны в процессах обеспечения ее обороноспособности.

В этой связи повышение обороноспособности и создание устойчивой работы железнодорожного комплекса в ходе реформирования всей транспортной системы, на наш взгляд, должно предусматривать четкое согласование стратегии развития железнодорожного комплекса с государственной военной доктриной,

которая устанавливает порядок военного строительства, подготовки государства и его вооруженных сил к возможной войне, к защите государственного суверенитета. В контексте указанных задач отметим, что боевая мощь вооруженных сил, их способность выполнять стоящие перед ними задачи находятся в прямой зависимости от возможности своевременного проведения перегруппировки войск, создания решительного перевеса в силах и средствах на неожиданном для противника направлении, поддержания, а в случае необходимости и наращивания этого процесса. В итоге отметим, что российский железнодорожный транспортный комплекс – это серьезное средство интеграции (или дезинтеграции) в процессах политического влияния и стратегического присутствия.

Заключение

Российская техносфера (включая железнодорожный комплекс) как технико-социальная система создавалась и использовалась в процессе общественной деятельности людьми определенного типа политической культуры. Со времен строительства первой Николаевской железной дороги и до эпохи советских атомных и ракетно-космических проектов генеральные конструкторы подчинялись непосредственно первому лицу государства. Не вызывает сомнения, что благодаря русской инженерной школе и системе инженерного образования в России стало возможно создание железнодорожной отрасли в 40-80-х годах XIX века и атомной и ракетно-космической отрасли в 40-80-х годах

XX века. Эти два технологических прорыва на длительное время обеспечили вхождение России в число промышленных стран-лидеров, а также внесли огромный вклад в построение той технической среды, в которой человечество существует и поныне.

Глобализация мирового пространства, а также возрастание транспортной мобильности как важнейшего средства развития общества, приводят к мысли об интеграции научных исследований в области общественно-коммуникационных процессов. Основная задача таких исследований – решение проблемы оптимальной технологической связи общества с природой, определение влияния технических новаций на природные и социально-политические процессы. Согласимся, что «сегодня развитие транспортных коммуникаций определяет не только «освоение» и структуризацию пространства, т.е. экстенсивный процесс экономического роста и общественно-политического развития, но и качественное совершенствование данных сфер жизни социума. В этом смысле сфера коммуникаций становится важнейшим фактором развития и общества, и государства».⁴¹⁸ На наш взгляд, транспортно-коммуникационный компонент в общественно-политической жизни будет играть достаточно значимую роль и, по всей вероятности, нарастать, поскольку наблюдается постоянная трансформация мирового пространства, углубляющийся процесс мирового разделения труда, а также увеличение показателя мобильности населения.

Железнодорожный комплекс – это большая техническая и социальная система, одна из важных «матриц» России, сложившаяся под влиянием всех сторон российского жизнеустройства, а именно: расстояний, климата, культуры, представлений о правах и обязанностях

418 Горбунов А.А. Транспортные коммуникации как объект исследования политической науки // Власть. - 2008. - №9. - С. 42.

человека и власти. Как достаточно большая технико-социальная система железнодорожный комплекс Российского государства складывался на протяжении длительного исторического периода, был тесно связан с общественно-политическими институтами и структурами общественных отношений (с государством и его органами, политическими элитами и лидерами, политическими партиями и организациями) и являлся как порождением идей, так и отражением политических реалий и возможностей власти. Российский железнодорожный комплекс имеет собственную технологическую, историческую, пространственную оформленность и является важнейшим ресурсом государства, в частности, в политико-управленческом процессе, внешне- и внутривнутриполитическом влиянии и позиционировании, а также в отстаивании национальных интересов, цивилизационных и политических направлений развития и существования современной Российской Федерации.

Таким образом, вполне оправданно выглядит создание системы комплексных исследований транспортно-политических проблем, где необходимы усилия представителей различных наук, включая общественные, поскольку современные виды транспорта и технологии подчинены как техническим и естественнонаучным, так и общественным законам.

СОДЕРЖАНИЕ

Глава I. Российский железнодорожный комплекс: историко-политические аспекты

Что такое российский железнодорожный комплекс

Природные детерминанты в организации российского пространства

Позиционирование российского железнодорожного комплекса в геополитическом пространстве

Железнодорожный фактор в политике дореволюционной России

Железнодорожный комплекс в политических процессах советского государства

Глава II. Проблемы развития российского железнодорожного комплекса в современных условиях

Российский железнодорожный комплекс и сетевая общественно-политическая модель

Роль железнодорожного комплекса в реализации инновационной политики России

Экономическая политика современной России – геоэкономический подход к развитию железнодорожного комплекса

Транссибирская магистраль в контексте транзитной политики российского государства

Внешиполитические проблемы российского железнодорожного пространства

Проблемы управления железнодорожным комплексом в российской политической практике

Политическое содержание в процессах реформирования железнодорожного комплекса в Российской Федерации (1990-2010 гг.)

Глава III. Российский железнодорожный комплекс в структуре национальной безопасности

Железнодорожный комплекс в процессах обеспечения национальной безопасности

Железнодорожный комплекс и проблемы военно-политической безопасности государства: опыт прошлого и современные тенденции

Заключение