

**Секция «Политические науки»**

**Транспортно-коммуникационная безопасность Дальнего Востока**

***Гаранина Анастасия Александровна***

*Соискатель*

*Ульяновский государственный университет, Факультет культуры и искусства,  
Ульяновск, Россия*

*E-mail: nastasia88@gmail.com*

Вследствие усиления Азиатско-Тихоокеанского региона в мировом рыночном пространстве, Россия, являющаяся его частью, не имеет с ним адекватные своему транспортно-географическому и природно-ресурсному потенциалу экономические связи. Между тем переход к демократическим формам управления и рыночным методам хозяйствования создал новую социально-экономическую ситуацию как внутри страны, так и в отношениях с другими странами.

Особенность современного этапа заключается еще не в том, что в нашей стране началась конкуренция не только между товаропроизводителями, но и между регионами. В условиях конкуренции определенное преимущество выхода из кризиса и ускорения социально-экономического развития будут иметь только те регионы, которые располагают транспортно-коммуникационной системой, адекватной требованиям времени.

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

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

Исследование геополитических и геоэкономических особенностей развития сети мировой транспортной коммуникации и анализ мирового рынка как фактора глобальной политики становится особенно актуальным [1].

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

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

Дальний Восток, ранее бывший относительно однородной, гомогенной территорией, гигантской индустриальной площадкой, планомерно осваиваемой Советским Союзом и

всеми странами СЭВ, утрачивает такую однородность и постепенно интегрируется в экономическую систему стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Изменение геополитической ситуации и позиционирования России в мировом сообществе выдвигают особые требования к ее транспортной безопасности как к элементу национальной безопасности страны, выступающему в качестве активного структурообразующего фактора отечественной экономики и важнейшего рычага интеграционных процессов [2].

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

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

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

Проблема исследования транспортной безопасности страны является достаточно актуальной для российской политической науки. Следует подчеркнуть, что термин «транспортная безопасность» (или безопасность на транспорте) в прямой постановке не упоминается ни в Законе «О безопасности» 1992 г, ни в Концепции национальной безопасности Российской Федерации 2000 г. [3].

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

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

При таком подходе учитываются только угрозы для транспорта техногенного, природного и социального характера, но не учитываются геополитические угрозы государству [4].

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

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

стран СНГ;

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

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

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

д) развитие международного транзита через территорию России.

В соответствии с выстроенными приоритетами основной стратегической задачей определена задача наращивания центростремительных тенденций государства.

С системных позиций оценены вызовы транспортной безопасности России на Дальнем Востоке, разрешение которых представляется возможным лишь на основе использования системных механизмов, всего комплекса сложившихся политических и экономических факторов, определивших возможность проектирования, строительства и содержания транспортной инфраструктуры региона только при консолидированной политике в рамках согласительных-договорных процедур федерального центра, Дальневосточного экономического района и действующих на территории региона конструктивных региональных, межрегиональных, национальных и транснациональных корпораций;

Сформулирована стратегия и основные направления обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке, которые могут быть реализованы по трем сценариям, отличающимся различной степенью интеграции транспортной системы региона в мировые транспортные коммуникации. В сценарии максимальной интеграции территория России может быть использована для организации транспортных коридоров между странами Европейского Союза (ЕС), АТР и Северной Америки. В сценарии ограниченной интеграции могут быть реализованы политические и экономические факторы ориентации России преимущественно на страны АТР [5].

Обоснованы приоритеты в российско-азиатском сотрудничестве в транспортной сфере:

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

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

в) экономическое сотрудничество России и Японии.

Резкий переход к рынку, непоследовательность проведения реформы, недоучет пространственного аспекта рыночных процессов привели к кризису экономики, в т.ч. транспорта. В этих условиях транспорт мог бы стать одним из важнейших факторов стабилизации и социально-экономического развития регионов.

В связи с этим становится актуальным теоретическое и практическое осмысление

роли и места транспорта в социально-экономическом развитии территории в новых социально-экономических и геополитических условиях.

### **Литература**

1. Рагулин И.А. Концепция развития транспортного комплекса Сибири (речной транспорт). - Новосибирск: НГАВТ, 2001. - 86 с.
2. Голиусов Ю.Ф. Политико-экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке Россия: Центр и регионы. Вып. 15. - М.: ИСПИ РАН, 2005. - 1,3 п.л.
3. Кородюк И. С, Прокофьева Т. А., Сергеев В. И. Региональные транспортно-логистические системы: проблемы формирования и развития. — Иркутск.: БГУ-ЭП, 2003 - 16,5 пл. (авт.5,5 п.л.)
4. Зачесов В.П., Никифоров В.С., Рагулин И.А. Логистика Сибири. - Новосибирск: НГАВТ, 2003. - 156 с.
5. Казанский М. М. Экономическая география транспорта. - М.: Транспорт, 2005.- 281 с.