Медведева Людмила Михайловна, Лаврентьев Александр Валентинович

СТРАТЕГИИ ТРАНСПОРТНОГО РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ В НОВЕЙШЕЙ ИСТОРИИ РОССИИ (2000-2015 ГГ.)

В статье рассматриваются направления развития транспорта российского Дальнего Востока в начале XXI века. Представлены основные итоги реализации государственных программ расширения транспортной инфраструктуры. Показаны условия и тенденции совершенствования системы сообщений. Анализируются проблемы ресурсного обеспечения транспортной отрасли. Выявлены качественные диспропорции региональных коммуникаций и обоснована необходимость скорейшего их преодоления для полноценного развития Дальнего Востока.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/11-1/31.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2015. № 11 (61): в 3-х ч. Ч. I. С. 113-116. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/11-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

4. **Киреева Н. А.** Торгово-промышленная деятельность татарского купечества Казанской губернии в первой половине XIX в.: дисс. … к.и.н. Казань, 2014. 255 с.
5. **Красовский М. И.** Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Область сибирских киргизов. СПб., 1868. Ч. 2. 320 с.
6. **Крафт И. И.** Сборник узаконений о киргизах степных областей. Оренбург, 1898. 532 с.
7. **Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г.** СПб.: Слово, 1904. 135 с.
8. **Приишимье.** 1915. 2 февраля.
9. **Разгон В. Н.** Сибирское купечество в XVIII – первой половине XIX в. Барнаул: Изд-во Алтайского гос. ун-та, 1999. 657 с.
10. **Российский государственный исторический архив** (РГИА). Ф. 1285. Оп. 8.
11. **Россия. Полное географическое описание нашего отечества.** СПб., 1903. Т. XVIII. Киргизский край. 479 с.
12. **Северо-Казахстанский государственный архив** (СКГА). Ф. 158. Оп. 1.
13. **Шпалиаков В. П.** Купечество и купеческий капитал в Западной Сибири в первой половине XIX в. // Вопросы социальной и экономической истории Сибири XVII – начала XX в. Омск, 2002. С. 25-35.

TRADING ACTIVITY OF THE TATAR MERCHANTS OF KAZAKHSTAN IN PRE-REVOLUTIONARY PERIOD (BY THE EXAMPLE OF PETROPAVLOVSK)

Makhmutov Zufar Aleksandrovich, Ph. D. in History
Sh. Marjani Institute of History of Tatarstan Academy of Sciences
zufar@inbox.ru

The Tatars are one of the historically adopted diasporas of the Republic of Kazakhstan. The largest cities in the Kazakh steppe with the highest concentration of Tatar population were Petropavlovsk and Semipalatinsk. The Tatar diaspora of Kazakhstan in the pre-revolutionary period differed from other ethnic groups in the prevalence of urban population over the rural, the higher level of merchants and middle-class persons, the basic types of work activity, which involved trade and entrepreneurship. The paper on the basis of historical materials analyzes the activity of the Tatar merchants of Petropavlovsk and examines different forms and trends of their trading activity.

Key words and phrases: the Tatars of Kazakhstan; Petropavlovsk merchants; trading activity; steppe trade; international trade.

УДК 94:656(571.6)
Исторические науки и археология

В статье рассматриваются направления развития транспорта российского Дальнего Востока в начале XXI века. Представлены основные итоги реализации государственных программ расширения транспортной инфраструктуры. Показаны условия и тенденции совершенствования системы сообщений. Анализируются проблемы ресурсного обеспечения транспортной отрасли. Выявлены качественные диспропорции региональных коммуникаций и обоснована необходимость скорейшего их преодоления для полноценного развития Дальнего Востока.

Ключевые слова фразы: Дальний Восток; Азиатско-Тихоокеанский регион; пути сообщения; транспорт; федеральные целевые программы.

Медведева Людмила Михайловна, д.и.н., профессор
Лаврентьев Александр Валентинович, к.и.н., доцент
Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
medvedeva_l@mail.ru; lavrist@list.ru

СТРАТЕГИИ ТРАНСПОРТНОГО РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ В НОВЕЙШЕЙ ИСТОРИИ РОССИИ (2000-2015 ГГ.)©

Несмотря на различные критерии оценок общественного развития, одним из значимых параметров измерения его уровня большинством научных концепций признаются технические показатели, в том числе транспортный фактор. Проблемы технического совершенствования, гармоничной адаптации общества и человека к инновациям константны по своей сути и обладают повсеместной остротой, становясь предметом широкой гуманитарной рефлексии.

Пути сообщения, обладание ими и контроль представлены как отправные точки в некоторых теоретических конструкциях генезиса и преимуществ отдельных цивилизаций. Показательным в этом отношении является концепция «морской силы» одного из классиков учения атлантизма А. Мэхэна, основанная на изначальном превосходстве государств, имеющих морские коммуникации и флот [6]. Отчасти в русле этой общей парадигмы, исключая ее геополитические аспекты и подтексты, современный российский исследователь И. Ю. Шкурин пытается обосновать собственную логистическую теорию происхождения передовых

© Медведева Л. М., Лаврентьев А. В., 2015

социально-экономических систем в мировой истории. В своей монографии определяющим моментом перехода к цивилизации он считает возникновение самостоятельной структуры транспортного дистанционного снабжения ресурсами территорий, владеющих выходом к морю [12, с. 46].

Неравномерность развития отдельных регионов России связана с многочисленными причинами, происхождение которых уходит в прошлое, а значение меняется в зависимости от конкретно-исторических условий. Огромная протяженность страны и пространственная разобщенность ее территорий делают проблему коммуникационных связей чрезвычайно актуальной. Географическая обособленность в сочетании с низким уровнем системы транспортного обслуживания, не отвечающим современным общественным запросам, остается характерной особенностью российского Дальнего Востока.

В государственных стратегиях развития региона последних десятилетий большое внимание уделялось совершенствованию транспортной инфраструктуры и механизмов ее функционирования. Это направление предполагало сложный спектр деятельности по созданию путей сообщения, модернизации транспортных средств, регулированию тарифов на перевозки, повышению качества управления и предоставления услуг.

Учитывая важность транспортной составляющей экономики региона, российские исследователи проявляют большой интерес к вопросам ее развития и участия в удовлетворении потребностей производства и населения. К. В. Янков указывает на то, что обеспеченность Дальнего Востока транспортными коммуникациями отстает от среднероссийских показателей. На значительной части путей сообщения не обеспечиваются эксплуатационные нормативы и безопасность движения [13, с. 139]. А. Б. Бардаль справедливо отмечает, что недостаточное развитие транспортных коммуникаций Дальнего Востока России усиливает дифференциацию внутреннего экономического пространства страны, снижает возможности взаимодействия региональных производителей [1, с. 50]. По ее мнению, для российской стороны интерес может представлять опыт Китая, который в периоды экономической нестабильности первого десятилетия XXI века повышал финансирование дорожного строительства, рассматривая его как способ преодоления кризисов [2, с. 80]. С. Л. Сазонов подчеркивает, что стремительное развитие транспортной отрасли во многом определило экономическое и пространственное развитие Китая, способствовало укреплению его целостности и международного влияния [10, с. 20].

В ходе реформ конца XX и начала XXI в. в России осуществлялись приватизация и устранение монополий в сфере транспорта. Распадалась система единого государственного управления транспортной инфраструктурой и возрастала роль частного сектора в ее регулировании. По выражению А. Н. Евлаева, отраслевые компании стали выступать не только как экономический, но и как политический институт [5, с. 56]. На государственно-частное партнерство возлагались большие надежды. Однако в транспортной отрасли сохранялись застойные явления, и она не способствовала интеграции экономического пространства. Исследования зарубежного опыта показывали, что ослабление правительственного контроля в отношении перевозок и коммуникаций в развитых странах происходило постепенно, с возникновением достаточных конкурентных условий. Более того, масштабы и уровень присутствия государства в непосредственном управлении тесно зависели от специфики отдельных территорий.

В 2010-2012 гг. в связи с посткризисным оживлением экономики и подготовкой к форуму стран Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) на Дальнем Востоке наблюдался подъем грузовых перевозок. Однако экономический спад 2013 г. повлек за собой снижение транспортировок грузов по всем видам транспорта, кроме морского и трубопроводного. Не наблюдалось активных действий по сооружению и реконструкции путей сообщения. В Дальневосточном федеральном округе (ДФО) эксплуатационная длина железнодорожных линий общего пользования в период 2000-2012 гг. выросла лишь на 198 км. К 2014 г. только 65,8% автомобильных дорог ДФО имели твердое покрытие [1, с. 40, 41].

Сырьевой характер экономики Дальнего Востока всегда предопределял транспортные потоки и структуру грузов. Транспортная сеть региона формировалась в первую очередь под потребности добывающих отраслей промышленности, с 2000-х гг. ориентированных на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Согласно данным Дальневосточного таможенного управления, в 2014 г. минеральные продукты и топливно-энергетические товары (главным образом из Якутии и Сахалинской области) составили 79% экспорта [11]. С 2008 г. объем грузов, вывозимых через порты региона в страны АТР, увеличился более чем в два раза [3].

Заинтересованные в удобных выходах на международные рынки крупные производители экспортной продукции инвестировали значительные средства в развитие портового хозяйства Дальнего Востока. Благодаря их вложениям, порты региона увеличили свои производственные мощности. Проводимая работа позволила повысить провозную способность ведущих гаваней. Грузооборот Дальневосточного бассейна в 2014 г. составил 162,5 млн т, увеличившись на 12,3% по сравнению с 2013 г. [7].

Мощности портов росли быстрее, чем пропускная способность железных и автомобильных дорог. В последнее время особенно остро ставится вопрос о необходимости модернизации Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей. С коммерческой точки зрения из-за сложности проектов дорожного строительства, размеров затрат и сроков их окупаемости эти проекты не представляют интереса для бизнеса.

Планы модернизации транспорта конкретизируются в целом ряде принятых в разное время государственных целевых программ. В 1996 г. была утверждена постановлением правительства Федеральная целевая программа (ФЦП), которая в редакции 2015 г. называется «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 г.». В декабре 2012 г. принята ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». Она включила подпрограммы «Магистральный железнодорожный транспорт», «Дорожное хозяйство», «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание», «Морской и речной транспорт» и др.

Благодаря осуществлению программ произошли некоторые качественные изменения в состоянии путей сообщения и транспорта. В декабре 2002 г. завершилась электрификация Транссибирской магистрали. Увеличилась протяженность автомобильных дорог, особенно в Якутии и на Сахалине, где дорожное строительство стимулировалось производственными задачами. В 2014 г. закончена реконструкция Кипарисовского тоннеля на Дальневосточной железной дороге. На основе партнерства с Китаем начато строительство трансграничного железнодорожного мостового перехода через реку Амур Нижнеленинское-Тунцзян. Завершилась реализация комплексного проекта Хасан-Раджин. Также в 2014 г. введён в эксплуатацию новый аэропорт на о. Итуруп.

В Приморском крае ведется строительство морского порта Зарубино. В 2015 г. принят закон о создании свободного порта Владивосток, согласно которому предлагается организация судостроительного комплекса в Большом Камне, обустройство контейнерного терминала в порту Восточный и портовой зоны в бухте Суходол, строительство логистических центров в Хасанском и Надеждинском районах. Правительство РФ в 2015 г. выделило 13,8 млрд руб. на инфраструктурную поддержку шести инвестиционных проектов. Она предусматривает сооружение объектов железнодорожного и автомобильного транспорта, обслуживающих предприятия по добыче угля и золота [8].

Развитие транспорта на современном этапе в значительной степени сдерживается уровнем исполнения проектов и организации работ. Аудиторская проверка в ФГУП «Росморпорт», проведенная в мае 2015 г., показала низкое качество прогнозирования финансовых результатов. Выполнение плана предприятий по расходам на капитальные вложения и ремонт основных средств составило в 2011 г. 70%, в 2012 г. – 55%, в 2013 г. – 94%. Возраст судов ФГУП «Росморпорт» насчитывал от 1 года до 58 лет. Более 150 судов (61%) выработали нормативный срок эксплуатации – 25 лет [4, с. 259, 261]. В результате общих недочетов в работе по осуществлению программы «Развития транспортной системы России (2010-2020 годы)» в 2010-2014 гг. было запланировано потратить 5944 млн руб., а профинансировано по данным федерального казначейства 4829,8 млн руб. [9].

Потребности в развитии транспорта очевидны, но методы решения имеющихся проблем несовершенны. Не отлажены способы взаимодействия государства и бизнеса, не сбалансированы интересы власти и общества. Рыночные механизмы, способные задействовать не только крупные корпорации, но и средний бизнес, не находят применения. Объемные вложения в масштабную систему транспорта используются недостаточно эффективно, так как исполнительская дисциплина и ответственность участников проектов находятся на низком уровне, общественные институты, призванные с этим бороться, малопродуктивны.

Реализуя преимущества сырьевой обеспеченности, необходимо развивать обрабатывающие отрасли и менять структуру экономики. Только через более интенсивное и сбалансированное развитие производства, его диверсификацию можно добиться рационального распределения транспортных потоков и притока средств в транспортную инфраструктуру. Для более выгодного партнерства со станами АТР требуется наращивание социально-экономического потенциала страны и регионов. Тенденция преимущественной транспортной поддержки сырьевого сектора и игнорирование внутренних интересов не соответствуют задачам обеспечения безопасности страны. Учитывая динамичность развития стран Азиатско-Тихоокеанского региона и давление на Россию со стороны западных держав, жизненно важно ускорить превращение планов в реальность.

Список литературы

1. **Бардаль А. Б.** Транспортная инфраструктура Дальнего Востока: изменение условий для предприятий // ЭКО. 2015. № 7. С. 35-51.
2. **Бардаль А. Б.** Транспортные взаимодействия России и Китая: Дальний Восток // ЭКО. 2014. № 6. С. 66-81.
3. **Без сомнений на Восток** [Электронный ресурс]. URL: http://www.kommersant.ru/doc/2579941 (дата обращения: 17.08.2015).
4. **Богомолов В. Н.** Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка целевого и эффективного использования бюджетных средств, направленных на реализацию мероприятий подпрограммы “Морской транспорт”» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» за период с 2011 по 2013 год // Бюллетень Счетной палаты Российской Федерации. 2015. № 5. С. 247-288.
5. **Евлаев А. Н.** Модели взаимодействия бизнеса и государства при решении задач политического механизма развития железнодорожного транспорта в России // Власть. 2014. № 5. С. 55-59.
6. **Мэхен А. Т.** Влияние морской силы на историю 1660-1783. СПб.: Terra Fantastica, 2002. 634 с.
7. **Порты Дальнего Востока: железнодорожная удавка – на взлете инвестиций** [Электронный ресурс]. URL: http://primamedia.ru/news/economics/09.02.2015/419899/porti-dalnego-vostoka-zheleznodorozhnaya-udavka---na-vzlete-investitsiy.html (дата обращения: 10.08.2015).
8. **Правительство РФ выделило 13,8 млрд руб. для шести инвестпроектов на Дальнем Востоке** [Электронный ресурс]. URL: http://amurmedia.ru/news/448818/ (дата обращения: 15.08.2015).
9. **Расходы общепрограммного характера по программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)»** [Электронный ресурс]. URL: http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2015/271/ (дата обращения: 15.08.2015).
10. **Сазонов С. Л.** Роль транспорта в развитии Китая // Азия и Африка сегодня. 2015. № 1. С. 20-24.
11. **Федеральная таможенная служба. Дальневосточное таможенное управление** [Электронный ресурс]. URL: http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=16235:-2014-&catid=63:stat-vnesh-torg-cat&Itemid=90 (дата обращения: 09.08.2015).
12. **Шкурин И. Ю.** Основы логистической теории цивилизации. М.: Спутник, 2013. 109 с.
13. **Янков К. В.** Проблемы долгосрочного планирования развития опорной транспортной сети Дальнего Востока и Байкальского региона // Проблемы прогнозирования. 2013. № 6. С. 139-143.

STRATEGIES OF THE FAR EAST TRANSPORT DEVELOPMENT AND THEIR IMPLEMENTATION IN THE RECENT HISTORY OF RUSSIA (2000-2015)

Medvedeva Lyudmila Mikhailovna, Doctor in History, Professor
Lavrent'ev Aleksandr Valentinovich, Ph. D. in History, Associate Professor
Vladivostok State University of Economics and Service
medvedeva_l@mail.ru; lavrist@list.ru

The article deals with the directions of the transport development of the Russian Far East at the beginning of the XXI century. The main results of the implementation of the government programs on the transport infrastructure expansion are represented. The conditions and trends of the communication system improvement are shown. The problems of the resource support of the transport sector are analyzed. The qualitative disparities of regional communications are identified and the necessity to overcome them as soon as possible for the full development of the Far East is substantiated.

Key words and phrases: Far East; Asia-Pacific Region; communication lines; transport; federal purpose-oriented programs.

УДК 101.1:316
Философские науки

Анализируя трансформативные процессы, присущие религиозному сознанию постперестроечной России, автор рассматривает характеристики религиозной сферы в жизни российского социума заявленного периода и обращается к феномену масштабного внимания общества к православию в последнее десятилетие XX века. В рамках настоящей статьи подводятся социально-философские обоснования под значительный социокультурный интерес россиян к православию и деятельности Русской Православной Церкви, исследуется природа современной православной религиозности.

Ключевые слова и фразы: российское религиозное сознание; Русская Православная Церковь; постперестроечный период; духовное возрождение; массовое крещение; воцерковленность.

Насртдинова Валентина Михайловна
Казанский (Приволжский) федеральный университет
vmnasrtdinova@mail.ru

ПРАВОСЛАВНАЯ РЕЛИГИОЗНОСТЬ В ПОСТПЕРЕСТРОЕЧНОЙ РОССИИ: РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ СОЦИАЛЬНО-ФИЛОСОФСКИЙ АНАЛИЗ©

В мировой истории существуют такие десятилетия, референция к которым оказывается нередко сопряжена с употреблением ёмких прилагательных, лаконично и красочно характеризующих их ключевые качественные особенности. Так, второе десятилетие двадцатого века осталось вписанным в американскую историю как «ревущие двадцатые» (англ. *the roaring twenties*), а 1940-е гг., связанные с опытом переживания великой мировой войны, идентифицируются как «сороковые, роковые» не только на постсоветском пространстве – термин «the fatal fourties» используется и аутентично англоязычной литературой [20]. Не обошла участь своеобразной стигматизации ноумена и новейшую российскую историю – почти повсеместно последняя декада ушедшего столетия упоминается не иначе как «лихие девяностые». Употребление этого эпитета объяснимо, ведь практически все тенденции и процессы, которыми ознаменовалось это десятилетие, имели крайние, предельные формы своего воплощения: стратификация общества – стремительная, безработица – масштабная, криминогенность – феноменально высокая; инфляция – с приставкой -гипер. Кроме того, в сравнительно непродолжительном временном отрезке оказались явлены события, которые, в силу их значительной роли и влияния на все сферы общественной жизни, могут считаться, без преувеличения, знаковыми. Такая событийная плотность и насыщенность информационного поля 1990-х гг. делают этот период актуальным объектом академического исследования, в том числе – и социально-философского, предметом своего анализа избирающего определенные процессы и явления в общественных отношениях или общественном сознании эпохи. В рамках настоящей работы мы рассмотрим трансформативные процессы, происходившие в российском религиозном сознании по отношению к православию.

Анализируя эволюцию религиозного сознания в постперестроечной России, необходимо принимать во внимание влияние ряда взаимообусловленных существовавших тенденций. С одной стороны, ситуация утраты советскими идеалами их всеобщей популярности послужила причиной острого поиска духовных и нравственных ориентиров и логичную в подобном случае направленность внимания общества к религии. В то же время, обозначается объективная невозможность для последней стать единым консолидирующим и структурирующим духовную жизнь общества началом в силу существующих в общественном сознании представлений о «разоблаченности» религиозной природы. Марксистское учение последовательно развивало тезис о социальных корнях религии, рассматривало религию как искусственный конструкт, закрепляющий неравенство и эксплуатацию

© Насртдинова В. М., 2015