

степени имеются практически во всех социально-профессиональных группах. Среди сомневающихся большое количество учителей — 30%, рабочих — 34,8%, работников торговли и культуры — 35,9% и 23,8%, пенсионеров — 31% и безработных — 34,5%. Данные цифры фактически отражают состояние маргинальности, в котором пребывала в тот период та или иная социально-профессиональная группа. На структурно неопределенное социальное состояние этих групп оказывали влияние следующие факторы:

- несоответствие образования доходам;
- низкая оплата труда;
- потеря работы;
- сравнение своего положения с дореформенным периодом.

Таким образом, мы еще раз подчеркиваем, что у сельского населения существует свое понятие принадлежности к тому или иному социальному слою, и оно несколько отличается от общей модели российского общества. Отличия касаются, прежде всего, верхней части иерархической лестницы социальных статусов. Высокая оценка своего статуса некоторыми группами была вызвана исключительно существующим низким уровнем жизни населения округа.

Список использованной литературы и источников

1. Тихонова Н. Е. Факторы социальной стратификации в условиях перехода к рыночной экономике / Н. Е. Тихонова. — М. : РОССПЭН, 1999. — 320 с.

Информация об авторе

Бадминова Ольга Сократовна — кандидат социологических наук, Боханский филиал Бурятского государственного университета, 669310, Иркутская область, Боханский район, п. Бохан, ул. Доржи Банзарова, 8, e-mail: bfbgu@yandex.ru.

Author

Badminova Olga Sokratovna — PhD in Sociology, Bokhansky Branch of Buryat State University, 8, Dorzhy Banzarov st., Bokhan settlement, Bokhan Region, Irkutsk Oblast, 669310, e-mail: bfbgu@yandex.ru.

УДК 33:930
ББК 65:02

Г.П. ВЛАСОВ
А.Б. АРХАНГЕЛЬСКИЙ

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В ВОСТОЧНЫХ РАЙОНАХ СТРАНЫ

Анализируются вопросы тесной взаимосвязи между железнодорожным транспортом и модернизационными процессами развития страны. Прослеживаются закономерности формирования транспортных коммуникаций в восточных районах.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, железнодорожные магистрали, Байкало-Амурская железнодорожная магистраль.

**G.P. VLASOV
A.B. ARHANGELSKI**

DEVELOPMENT'S PROBLEMS OF TRANSPORT COMMUNICATION IN EASTERN DISTRICTS OF THE COUNTRY

The questions of close intercommunication between railway transport and modernize process of country's development are analyzed. The conformities of transport communication's forming are observed.

Keywords: transport infrastructure, railway main line, Baikal-Amur main line.

Для разработки природных богатств, хозяйственного освоения новых районов необходима широко развитая транспортная система. Транспорт занимает особое место в развитии производительных сил общества. При его помощи осуществляется обмен между различными сферами производства, превращающих их в более или менее зависимые друг от друга отрасли. Это обуславливает тесную взаимосвязь между транспортом и развитием производительных сил. Кроме того, транспорт не только обеспечивает перевозку все возрастающего потока грузов, но играет также огромную преобразующую роль в размещении производительных сил страны. Это особенно ярко проявляется в районах нового освоения, где транспорт носит пионерный характер, открывая доступ к природным богатствам, подлежащим промышленному освоению.

Кроме того, мировой опыт, включая Россию, показывает, что непременным условием активного социально-экономического развития любого государства является системность государственной транспортной политики. Она проявляется в обоснованном выборе базовых национальных транспортных проектов с их ранжированием по значимости, объемам и очередности финансирования, времени реализации, законодательному обеспечению, создании инвестиционной привлекательности и контроле за ходом выполнения.

Первоочередным требованием, выдвигаемым к транспортному проекту, является его влияние на хозяйственное освоение территории, чтобы на транспортном острове размещать промышленные объекты, развивать сельскохозяйственные районы, разрабатывать полезные ископаемые, обеспечить расселение граждан, вызвать максимальный мультипликативный транспортный эффект. Поэтому главными всегда являются инфраструктурные транспортные проекты, а также те, что формируют системное воздействие на многие отрасли промышленности.

В создании транспортной системы особое место занимает строительство железнодорожных магистралей. Идея построить широтную магистраль, огибающую север Байкала и выходящую к Тихому океану, была объективно обусловлена необходимостью освоения новых районов Сибири и Дальнего Востока, возникла в прошлом веке и была сформулирована в «Трудах комиссии русскою техничекою общества по вопросу о железных дорогах через всю Сибирь». Было ясно, что дорога севернее Байкала будет почти на 500 км короче, чем Транссибирская магистраль. По суровые условия северного Забайкалья, а главное, отсутствие проектно-изыскательских работ и опыта строительства в зоне вечной мерзлоты не позволило в то время реализовать этот проект, и дорогу пришлось строить южнее.

В период с 1911 по 1914 г. Министерство путей сообщения все же разработало предварительно технико-экономическое обоснование строительства Ангаро-Ленской железной дороги (Тайшет — Усть-Кут). В основу изысканий легли данные, полученные экспедицией инженера и писателя Н.Г. Гарина-Михайловского. В результате проведенных обследований Н.Г. Гарин-Михайловский установил места выхода железнодорожных путей к судоходным частям Лены, предложив два варианта: первый — от Иркутска на Качуг — Верхнеленск до Жигалово; второй — от Тайшета через Братск до Усть-Кута. Через 40 лет железную дорогу построили именно по этому варианту.

Советский период решения проблемы БАМа можно разбить на несколько последовательных этапов. Уже в начале 1930-х гг. Транссибирская магистраль не справлялась с объемом перевозок, связанных с интенсивным освоением Дальнего Востока. Остро встал вопрос о необходимости сооружения второй железнодорожной линии, дающей выход к Тихому океану. Летом 1932 г. к изыскательским работам на будущей трассе приступили геодезисты, гидрологи, геологи. В 1937 г. специальной постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР создается специальная контора «Бамтранспроект» для осуществления изыскательских проектных работ по всей территории, протяженностью почти 4 500 км через Усть-Кут — Нижнеангарск — Комсомольск-на-Амуре до Советской Гавани.

Несмотря на трудные предвоенные и особенно военные годы, на трассе БАМ велись не только проектно-изыскательские работы, но и непосредственное строительство отдельных участков. В 1938 г. открылось рабочее движение поездов на 180-километровом участке БАМ — Тын-да, однако в 1942 г. рельсы были сняты и увезены на строительство железной дороги во фронтовой полосе, чтобы отправить на восток ценное оборудование и ускорить доставку советских войск под Сталинград.

С 1943 по 1945 г. была построена железнодорожная линия Комсомольск — Совгавань — порт Ванино. Она дала Комсомольску-на-Амуре прямой выход к океану и на тысячу километров сократила протяжен-

ность морских перевозок на Колыму, Камчатку и Сахалин по сравнению с маршрутами из Владивостока.

В 1947 г. было открыто рабочее движение поездов от Тайшета до Братска, а в 1950 г. — до Усть-Кута. Однако в дальнейшем огромные потери и разрушения, понесенные страной в годы Великой Отечественной войны более чем на двадцать лет затормозили строительство Байкало-Амурской магистрали как единой стройки. Только в начале 1970-х гг. страна приступила к развертыванию работ по строительству основной части Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Итогом напряженного труда советских людей, молодежи в ноябре 1989 года Байкало-Амурская железнодорожная магистраль была сдана в постоянную эксплуатацию — внесен крупный вклад в развитие производительных сил страны.

В экстремальных природно-климатических и сложных геологических условиях уложено свыше 5 тыс. км железнодорожных путей, пробито около 30 км тоннелей, возведено более 4 тыс. мостов, виадуков и других инженерных сооружений. Построено 45 городов и поселков с общей площадью жилых домов, превышающей 1 млн м² с предприятиями торговли и общественного питания, школами и детскими садами, учреждениями здравоохранения и другими объектами социально культурного назначения.

Строительство магистрали стало всенародным делом. В нем участвовали союзные и автономные республики, края и области Российской Федерации, города Москва и Ленинград, коллективы многих предприятий и организаций. Их силами выполнено строительно-монтажных работ на сотни миллионов рублей, возведено в тайге более 400 тыс. м жилья, школ на 8 тыс. учащихся, детсады на 3 800 мест [1, с. 24].

С вводом в постоянную мощность Байкало-Амурской железнодорожной магистрали страна получила второй более короткий выход к Тихому океану, доступ к богатейшим природным запасам обширных районов Сибири и Дальнего Востока, уникальным месторождениям каменного угля, железной и медной руды, апатитов, асбестов и других полезных ископаемых.

Открытие регулярного движения по всей магистрали позволило подключить на нее все возрастающий объем грузовых и пассажирских перевозок, разгрузить таким образом работающую с крайним напряжением Транссибирскую магистраль. В этой связи значительно снижаются расходы на доставку грузов и улучшается транспортное обслуживание населения ряда отдаленных районов страны.

Приобретенный в процессе проектирования и строительства огромный опыт и созданный здесь уникальный научно-производственный потенциал позволяет нашему обществу решать и другие транспортные проблемы зоны БАМ и всего Северо-Востока страны.

Дальнейшему развитию новой топливной базы на востоке страны должно способствовать строительство Амуро-Якутской железнодорожной магистрали. Будущая магистраль пересечет два новых угольных месторождения, которые вместе с действующим Нерюнгринским разрезом смогут давать государству около 25 млн т топлива в год [4, с. 56]. Кроме того, АЯМ — это во многом решение транспортных проблем Северо-Востока страны. В настоящее время для завоза грузов в Якутию используется сезонный морской и речной транспорт, дорогостоящие автомобильный и авиационный. Убыток от этого уже достигает 500 млн р. в год. К 1990 г. объем грузопотока в республику увеличился до 9 млн т, а к 2000 г. составил около 16 млн т. К 1987 г. на Амуро-Якутской железнодорожной магистрали освоено 203 млн р. капиталовложений [7, с. 63]. Вместе с тем за 3 года в городах и поселках, расположенных вдоль трасс, не построено ни одного объекта социального назначения в капитальном исполнении, не создавались базы строительной индустрии. Дальнейшая судьба стройки во многом определяется нынешним дефицитом государственного бюджета. Существующий проект АЯМ прошел несколько экспертиз, пересмотрены в сторону уменьшения сметы и договорные работы. В советское время пятнадцать раз Союзстройбанк закрывал финансирование стройки. На наш взгляд, это был не тот случай, когда надо было резко ограничивать строительство магистрали. По подсчетам специалистов АЯМ окупится в трехлетний период.

К 2004 г. была пущена в эксплуатацию 1 очередь АЯМа железнодорожная 360-километровая ветка Беркакит-Алдан-Томмот. Проектирование второй очереди Томмот-Кердем началось согласно Постановлению правительства РФ № 242 в начале 2005 г. Строительство возложено на корпорацию «Трансстрой». Президент Якутии заявил о том, что АЯМ протяженностью 800 км будет построена к 2010 г. Только инвестиции на вторую очередь составят 15 млрд р.

В начале XXI в. российское государство стало активно обращать внимание на дальнейшее строительство и реконструкцию действующих железных дорог как в целом по стране, так и в районах нового освоения.

Дело еще в том, что процессы глобализации и интеграции вызывают изменения социально-политического пространства России. Достигнутый уровень социально-политических изменений определяет формирование новых общественных потребностей, для которых еще не сложились адекватные институциональные формы и средства. Россия как бы «открывается» для общемировых изменений. Сырьевой вариант взаимодействия России с другими странами, не является конечной моделью социально-политических изменений. Перспектива участия в качестве евразийского моста (связующего транспортного коридора) может стать для России фактором оживления своих позиций в мировой экономике и политике.

В условиях развития тенденции глобализации каждое государство стремится определить и защитить свои приоритеты, соотнося их с национальными интересами. В новой геополитической модели мира глобализационные процессы делают невозможным изолированное существование государства. Единые технологии, единый перевозочный процесс, развитие единого научно-технического обеспечения — все это так или иначе, начинают диктовать общие правила, при которых можно существенно снизить производственные расходы, рационально разместить общемировые ресурсы. Глобализацию надо рассматривать не только как процесс экономический, но и политический, что предполагает комплексный подход в рассмотрении возможности управления этими процессами.

По некоторым прогнозам развития политических процессов в XXI в. основное развитие будет сосредоточено в треугольнике «США — Европа — Россия». Производственно-технологические ресурсы мирового сообщества из-за бурного развития народонаселения концентрируются в Азиатско-Тихоокеанском регионе, поэтому представляется крайне важным реализовать преимущество географического положения России, как естественного транзитного моста и международного транспортного коридора (МТК).

Геополитика выступает в новом варианте геоэкономики. С конца XX в. ряд российских и зарубежных исследователей развивают идею об окончательном переходе международных отношений с геополитической на экономическую парадигму. Такие исследователи, как Э. Люттвак, К. Жак и П. Савона, Э.Г. Кочетов, считают, что мир в принципе живет по новым — геоэкономическим, а не геополитическим законам.

Международные транспортные коридоры — идея не новая, однако создание международных транспортных коридоров является сложнейшим процессом, требующим политических, социальных, экономических и организационно-технических инноваций и преобразований, пройти через которые для российского государства необходимо.

Отсюда согласно федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 г.)» и «Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 г.» за последние годы закончены комплексные работы, связанные с реконструкцией Транссибирской магистрали. Сейчас она — самая крупная, полностью электрифицированная железная дорога в мире. Закончена реконструкция мостовых переходов, в том числе одного из крупнейших через реку Амур, завершено строительство крупнейшего уникального Северо-Амурского тоннеля, благодаря чему Россия получила второй выход к Тихому океану.

Байкало-Амурская магистраль может получить «второе дыхание» и серьезный импульс к развитию в связи с формированием программы евразийского транспортного контейнерного моста.

На общедоженальном уровне готовится программа, которая позволит привлечь в российскую транспортную систему существенные объемы пе-ревозок, ориентировочно 1 млн контейнеров в год. Здесь Транссибирская магистраль должна будет получить серьезное подкрепление со стороны дублирующих мощностей Байкало-Амурской магистрали, которая с пос-ледующим развитием северо-сибирского железнодорожного направления от Усть-Кута до Тобола сможет стать ее полноценным дублиером.

И тогда в связи с реформой железнодорожного транспорта появится реальная инфраструктурная возможность формирования конкуренции среди железных дорог.

Большая перспектива сулит решение транспортных проблем Западной Сибири, Якутии и Дальнего Востока, что позволит задействовать существенно новые экономические районы и ресурсные базы.

В ближайшее время с учетом формирования государственных инвестиционных фондов, государственной транспортной стратегии появляется возможность приступить к строительству так называемых капиллярных железнодорожных линий, которые соединят места расположение перспек-тивных ресурсных месторождений с магистральными железнодорожными линиями Восточной Сибири и Дальнего Востока страны. Это продолжение строительства дорог к нефтегазовым месторождениям, строительство линии от Усть-Кута до Непро и Ленска, линии Карабула-Богучаны, которая по-может решить не только энергетические проблемы в этом регионе, но и со-здаст условия развития нефтегазохимического района Богучанской ГЭС.

Очень интересным является проект по строительству Северо-Сибирской магистрали и прилегающих к ней линий: железной дороги в Якутии от Хани до Олекминска, которая позволит задействовать новые месторождения цветных и полиметаллических руд, лесопромышленных комплексов; дороги Хани-Куранах, которая позволит не только добраться до титаносодержащих ресурсов, но, и это самое главное, стать Северо-Сибирским международным транспортным коридором (вместе с эксплуатирующемся БАМом).

Проект строительства Северо-Сибирской железнодорожной магистрали от Усть-Илимска через Богучаны — Лесосибирск — Белый Яр — Сургут — Ивдель — Сыктывкар — Котлас к Санкт-Петербургу (Архангельску, Мурманску) относится к числу первоочередных проектов, знаменующих «смену парадигмы» в формировании транспортной сети.

Создание этого нового широтного хода отвечает следующим требованиям:

– Национальной безопасности: создание хода, дублирующего Транссиб, формирование опорной транспортной решетки на базе Транссибирской и Северо-Российской магистралей с имеющимися ме-

ридиональными участками в Богучанах, Лесосибирске, Белом Яру и Сургуте; заселение на основе хозяйственного освоения широкой полосы между Северо-Российской и Транссибирской магистралями от Урала до Охотского моря с созданием «пояса безопасности» российских восточных территорий.

– Транспортного развития. Строительство Севсиба позволит не только улучшить экономические показатели БАМа, но и обеспечит, наконец превращение его из «стратегического дублирующего участка» Транссиба и полноценную транспортную магистраль.

– Экономического развития: инициирование крупномасштабного мультипликативного транспортного эффекта — массовый и «длинный» заказ отраслям промышленности и транспорту, выхода на новые, в том числе энерго- и ресурсосберегающие технологии; формирование подходов к перспективным месторождениям полезных ископаемых и лесным ресурсам, промышленное и демографическое освоение обширных территорий, формирование новых рынков сбыта.

– Пространственной трансформации хозяйственного комплекса России, Северо-Российский Евразийский широтный транспортный коридор выступит естественным катализатором формирования нового Северного широтной пояса экономического развития страны, обеспечивающего реальное расширение экономически активного пространства Азиатской России и усиление приграничных выходов на западе и востоке РФ. Трасса Северо-Российской Евразийской магистрали простирается через существующие или потенциальные важнейшие сырьевые базы страны и выходит на западе к рынкам европейских стран, а на востоке — к рынкам стран Восточной Азии. Вдоль Северо-Сибирской магистрали сформируется цепочка новых интегрированных производственно-транспортных зон в пределах Сибири и Дальнего Востока (что повысит уровень связности не только Азиатской России, но и страны в целом).

Необходимость строительства Северо-Сибирской магистрали уже в первой четверти XXI в. подтверждается прогнозными транспортно-экономическими балансами (до 2025 гг.), полученными в результате расчетов по комплексу экономико-математических моделей ИЭОПП СО РАН.

Для того чтобы формирование Северного широтного пояса экономического развития было успешным, необходимо опережающее развитие восточного и западного выхода Северо-Российской Евразийской магистрали на мировые рынки. Именно, «выходы», как точки сопряжения российской транспортной сети с международными транспортными коридорами, являются до сих пор узким местом даже на уже давно эксплуатируемых транспортных магистралях. Например, трудности, с которыми сегодня сталкиваются Санкт-Петербургский, Новороссийский и дальне-

восточные порты, предопределены ранее существовавшей практикой транспортного строительства и недооценкой значимости подъездной инфраструктуры. Ни один из 16 крупнейших российских портов не имеет прямого выхода на федеральную транспортную сеть автодорог. Хотя из мировой практики известно, что на расстояние до тысячи километров грузы выгоднее перевозить автомобильным транспортом (хотя для России, в силу ее природно-климатических и историко-климатических особенностей этот показатель может быть и ниже).

Объем инвестиций в первой четверти XXI в. — на строительство 10 млрд дол. Северо-Российской Евразийской магистрали.

Формирующий дальневосточный широкий транспортный коридор в перспективе должен объединить Дальневосточную железнодорожную магистраль (Якутск — Вилюйск — Мирный — далее по направлению на Новый Уренгой).

Таким образом, процессы глобализации и интеграции вызывают изменения социально-политического пространства России. Достигнутый уровень социально-политических изменений определяет формирование новых общественных потребностей, для которых еще не сложились условия. Россия как бы «открывается» для общемировых изменений. Перспектива участия в качестве евразийского моста (связующего транспортного коридора) может стать для России фактором оживления своих позиций в мировой экономике и политике.

Только при усилении и расширении опорной транспортной сети удастся, наконец, задействовать потенциал экономико-географического и гео-политического положения восточных регионов Азиатской России (или ее субъектов) в масштабе мирохозяйственной системы (или ее части). В этом случае этот потенциал, наконец, станет реальным «ресурсом положения и пространства» в виде предоставления (своего рода экспорта) услуг (прежде всего всех видов транспорта, современных систем передачи информации и связанных, с ними сфер экономической деятельности) формирования «зон интересов», как правило, в сопредельных регионах. Критерием рациональности использования столь специфического ресурса обычно является конкурентоспособность, экономическая отдача в широком ее понимании (например, создание условий освоения новых ресурсных баз или решение проблем социально-экономического развития субъектов Федерации), национальная безопасность и политическая значимость России в мировом сообществе.

Список использованной литературы и источников

1. Арсенов В. И. Транспортная система России и формирование единого экономического пространства евразийского континента: глобальные грузовые потоки, транспортная стратегия. Конкурентность МТК / В. И. Арсенов // Вестник евразийского транспортного союза. — Вып. № 1. — М., 2005. — С. 15–19.

2. Комсомольская правда. — 1997. — 29 дек.
3. Лapidус Б. М. Развитие транспортной системы страны / Б. М. Лapidус // ЭКО. — 2006. — № 3. — С. 60–71.
4. Маркс К. Соч. / К. Маркс, Ф. Энгельс. — Т. 24. — С. 171.
5. Навстречу времени. — М., 1985.
6. Социалистическая Якутия. — 1990. — 29 нояб.
8. Транспортно-промышленное освоение Сибири и Дальнего Востока. Системный фактор прорывного развития экономики России, ее интеграции в мировую систему: анализ. докл. Байкальского экономического форума. 2006 г. — Новосибирск, 2006.

Информация об авторах

Власов Геннадий Петрович — доктор исторических наук, профессор, кафедра правоведения и философии, Братский государственный университет, 665709, г. Братск, ул. Макаренко, 40, e-mail: prifgpf@mail.ru.

Архангельский Александр Борисович — аспирант, кафедра правоведения и философии, Братский государственный университет, 665709, г. Братск, ул. Макаренко, 40, e-mail: prifgpf@mail.ru.

Author

Vlasov Gennadi Petrovich — Doctor of History, Professor, Chair of Jurisprudence and Philosophy, Bratsk State University, 40, Makarenko st., Bratsk, 665709, e-mail: prifgpf@mail.ru.

Arhangelski Alexandr Borisovich — post-graduate student, Chair of Jurisprudence and Philosophy, Bratsk State University, 40, Makarenko st., Bratsk, 665709, e-mail: prifgpf@mail.ru.

УДК 070.2:908

ББК 76.174.91

В.В. НИКУЛЕНКОВ

«ЭКОНОМИКА РЕДАКЦИЙ» ПЕЧАТНЫХ СМИ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ В РАМКАХ ПОЛИТИКИ ПРИВАТИЗАЦИИ 1988 — НАЧАЛО 2000-х гг.

Приватизация в России началась после принятия Закона СССР «О государственном предприятии (объединении)» в 1988 году. На этом этапе она осуществлялась в отсутствие необходимой нормативной базы, а ее реальные масштабы оставались малоизвестными. Печатные СМИ Красноярского края, как отдельные субъекты рынка, обладающие широкой материально технической базой, представляли целый комплекс редакционно-издательских услуг, который оказался «неповоротливым» на новом этапе развития экономики страны. В экономике редакций начались переломные процессы, после которых печатные СМИ качественно поменяли свой экономический облик и даже свои редакционные задачи.

Ключевые слова: приватизация, печатные СМИ, рынок, экономика, издательства.