

РОЛЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ РЕГИОНА

Лизунов В.В.

директор Омского научно-образовательного комплекса,
доцент Омского института (филиала) Российского государственного торгового-
экономического университета, к.ф.-м.н.

Метелев С.Е.

директор Омского института (филиала) Российского государственного торгового-
экономического университета, д.э.н.

*Мир творится разнообразием
и обретает единство в культуре.
(В. В. Лизунов)*

1. Понятия инфраструктуры и полисистем и их значение для регионов

В соответствии с последними достижениями мировой науки общественное развитие считается не имеющим однозначной заданности и в принципе является **альтернативным и многовариантным** [1]. В применимости к регионам это означает, что не всегда имеет место поступательное движение общественного прогресса, предусматривающее развитие на более высокую ступень, многие регионы оказываются на обочине «столбовой дороги мирового развития» и эта ситуация может воспроизводиться в течение многих десятков и даже сотен лет. В этой связи адекватная модель регионального развития должна быть принципиально **«саморегулирующаяся»**, то есть имеющая внутренние импульсы, позволяющие ей самосовершенствоваться, а субъекты региональных социально-экономических отношений должны в полной мере осознать себя в этом качестве [2].

Необходимым условием саморазвития социально-экономических систем является наличие и эффективное функционирование как отраслей экономики, так и институтов расширенного воспроизводства социума: науки, образования, здравоохранения. Используя системный и структурно-функциональный подходы, можно рассматривать различные подсистемы сложной социально-экономической системы, а также пронизывающие друг друга **инфраструктуры**: транспортно-дорожную сеть, систему связи и информации, научно-инновационную инфраструктуру и пр. [3, 4].

Понятие инфраструктуры несколько выходит за пределы классического системного анализа. Инфраструктура – это материализованная возможность существования нескольких разнородных и разнокачественных систем на одном материале. Проблема существования нескольких систем, которые нельзя представить как подсистемы одной системы, рассматривались, например, В.А.Лефевром в работе «Конфликтующие структуры» [5], который представлял их как «системы, нарисованные на системе», а известным методологом Г.П.Щедровицким в этих целях введена категория «**полисистемы**» [6].

В этом плане понятие инфраструктуры означает такую полисистемную организацию материала, которая позволяет существовать на ней и обеспечивать развитие **нескольких** разнокачественных подсистем, не предопределяя ни одной из них. При этом развитие «полисистемы» обеспечивается развитием и избыточностью инфраструктуры [7].

Необходимыми факторами эффективного функционирования и саморазвития социально-экономических полисистем являются: активное **население** (экономически, социально, политически, культурно и т.д.), наличие взаимосвязанных и инновационно восприимчивых **отраслей** производства и социальной сферы, а также **эффективных институтов управления**.

Очевидно, что социально-экономические полисистемы значительно отличаются друг от друга сложностью и масштабом - вплоть до глобального уровня, для описания которого в 1970-х годах И. Валлерстайном были разработаны методы миросистемного анализа, предусматривающие взаимозависимость регионов и цикличность развития мировой системы как целого [8, 9]. Большую роль в оценке динамики мирового хозяйства играют теория «длинных волн» Н.Д. Кондратьева, доказавшая свою достоверность на практике, и концепция «деловых циклов» Й. Шумпетера, описывающая колебания мировой экономики за счет волнообразной динамики технических и технологических **нововведений**. Хорошо проработанными в настоящее время являются также представления об этапах **циклического развития** промышленности, жилых комплексов, организаций (фирм), которые в настоящее время эффективно используются не только в зарубежном, но и отечественном менеджменте [10].

В XXI веке усиливаются объективные **процессы глобализации**, формирования планетарных информационных, финансовых, транспортных, научных, образовательных и других полисистем. Развиваются процессы модернизации, внутренней и международной **миграции** (в том числе - нелегальной); вследствие кризисов, неоднородности, политического неравновесия и экономического неравенства регионов возникают миграционные потоки, сети и системы, которые требуют упорядочения и встраивания в региональные социально-экономические системы; усиливается мобильность и подвижность населения [11]. Несмотря на непрекращающиеся конфликты между Востоком и Западом, Севером и Югом, «мировая экономика» становится такой же универсальной, например, как и химия, появляется «мировая культура искусства», и это не является простым культурным «империализмом Запада». Появляется «мировой стиль», который

генетически зависит не только от европейской культуры, но и от многих региональных культурных традиций, например, африканской скульптуры, японской живописи и архитектуры. Процессы синтеза культур идут во многих направлениях мировой общественной жизни.

Однако «общая политика», «общая культура» и даже «общая история» человечества еще не сложились. «Человеческое самосознание и общечеловеческие ценности везде подчинены особым частным самосознаниям и ценностям, будь то религиозные, национальные, идеологические или классовые» [12]. Ключевым вопросом российских реформ следует считать организацию деятельности по усвоению **ценностей** гуманитарной культуры, которая обеспечивает единство разнонаправленных процессов: как индивидуализации, так и социальной интеграции, становление человеческой личности как **целостности**.

При этом представление о западной культуре как высшей форме развития мировой культуры, развитие идеи **моноистории** и линейного прогресса, значительно упрощающее социально-экономическое проектирование и управление, измерение фаз прогресса степенью развития техники, приводит к экспансии **одной** культуры, попыткам формирования **мировой монокультуры** и к сильному обострению **общего системного кризиса**, возникшего за счет неравномерности мирового развития.

Альтернативный исторический опыт человечества (в том числе у России и США) приводит к формированию **полисистемного** подхода, обеспечивающего **сосуществование различных культур**. В этих целях необходимо развитие **мировых инфраструктур** и решение проблемы организации оптимальных контактов между культурами (например, по схеме: диалог - взаимодействие - взаимообогащение). В связи с этим, вопросы коммуникации, обеспечение условий для **саморазвития** культур, их **взаимного обогащения и синтеза** приобретают первостепенное значение как для глобальных, так и для региональных масштабов.

При всей противоречивости и даже несовместимости общественных процессов все сильнее проявляется их **взаимоопределенность** и **взаимодополнительность**. Появляется осознание не абсурдности, а «полифоничности» развития человечества и реального единства мира, что приводит к установлению новых смыслов и тенденций в глобальных и региональных процессах [13].

Отсюда ясно, для эффективного развития региона решающую роль играет формирование активного регионального **сознания**, адекватно отражающего имеющиеся и потенциальные ресурсы, условия и перспективы жизнедеятельности человека, общества и природы в определенной географической среде [2], а также организация различных, пронизывающих друг друга **инфраструктур**, обеспечивающих развитие подсистем сложной региональной социально-экономической **полисистемы**, а значит, возможность преемственности и развития региональной, национальной и мировой культуры в целом [3, 4].

2. Транспортно-дорожный комплекс

Наряду с **инфраструктурой** проводной и радио- связи, являющейся основой для множества базирующихся на ней коммуникационных систем, создающих современное **информационное пространство** (которое в России создается достаточно успешно), а также **инновационной инфраструктурой** (создание которой является важнейшей российской проблемой, решение которой необходимо для выхода страны из системного кризиса), чрезвычайно важной инфраструктурой является **транспортно-дорожная сеть**.

В настоящее время для России сохранение и развитие **транспортной полисистемы** является одним из основных условий обеспечения политической, экономической и территориальной целостности страны, повышения её роли в Азиатско-Тихоокеанском регионе и мировом сообществе.

Транспортная сеть на востоке страны по плотности значительно отстает от европейской части и совершенно недостаточна для обеспечения территориальной безопасности, вывода экономики страны и регионов из кризиса, технологического перевооружения промышленности, повышения качества жизни населения, преодоления демографического кризиса [14, 15].

Наличие огромного **ресурсного потенциала** Сибири и Дальнего Востока в условиях **глобализации** мировой экономики и нарастающего **сырьевого дефицита** в развитых и развивающихся странах является причиной внешних экономических и политических вызовов в отношении восточных территорий России, эмиссии в эти российские регионы населения, усиливающихся потоков международной, в том числе - нелегальной миграции [11, 15].

В реальных условиях значительного удаления от центра происходит усиление взаимодействия с приграничными государствами, в том числе – странами с эффективной экономикой. Например, Китай – перенаселенный и развивающийся - не только очень нуждается в источниках углеводородного и другого сырья, но и в комплексной естественной базе развития, какой для него геополитически является Сибирь. Япония остро зависит от чужого сырья и поэтому совместное освоение сибирских природных ресурсов является чрезвычайно взаимовыгодным для обеих сторон (эта тема неоднократно обсуждалась Президентом РФ В.В. Путиным с политическими и деловыми кругами Японии). Экономический потенциал США и Канады может успешно содействовать в развитии северных территорий и решить большинство проблем освоения северных районов Сибири (в частности – северного завоза).

Очевидно, что при этом необходимо учитывать **геополитические угрозы**, возникающие из-за кризисных явлений в российской экономике, а также вследствие слабой заселенности Сибири и негативных демографических тенденций. Если процессы миграционной и экономической экспансии соседних государств не будут четко контролироваться Россией, а результаты совместной деятельности не будут эффективно использоваться хозяйством и населением России, то объективно последует **экспансия политическая**. Нагляден исторический прецедент с Аляской. Другой вполне реальный вариант – наряду с социальными и экономическими условиями появление политических

требований (вплоть до автономии) организованного на сибирских и дальневосточных территориях китайского населения, постепенно проникающего через границу (по модели Косова).

В этих условиях чрезвычайно необходимо формирование **механизмов** консолидированного устойчивого развития Сибири в составе Российской Федерации. Одним из условий решения этой проблемы является **транспортное освоение Сибири**, в том числе **развитие опорной железнодорожной сети** [14-16].

В связи с этим, концепция геостратегического развития Сибири в XXI веке предусматривает создание ряда международных транспортных коридоров: на базе Транссиба через Сахалин в Японию (магистраль Лондон-Токио), строительство Севсиба как продолжения БАМ на запад, глобализация сибирских магистралей за счет строительства линий на юг и северо-восток через Берингов пролив (проект Трансконтинентальной полимагистрали – ТКМ). Одним из завершающих транспортную систему Сибири вариантов является создание широтной Полярной магистрали (на широте Якутска).

Эта **транспортно-ориентированная стратегия** должна быть совмещена с **ресурсо-ориентированной стратегией**, нацеленной на хозяйственное освоение Сибири, с отстраиванием от широтных магистралей меридиональных ответвлений до крупных месторождений полезных ископаемых. Эта стратегия уже частично реализуется в зоне хозяйственного освоения БАМ. В долгосрочной перспективе - после истощения осваиваемых месторождений - она должна предусматривать защиту от социальных бедствий населения ресурсодобывающих территорий.

Обе эти стратегии не могут реализовываться без **социально-ориентированной стратегии**, связанной с заселением Сибири (с разработкой и реализацией **системы расселения**). Эта стратегия также требует создания опорной транспортной сети (железнодорожного каркаса) [14-15].

Создание широтных магистралей и меридиональных соединительных линий создаст транспортную сеть, которая обеспечит круглогодичную связь с любой точкой глобальной железнодорожной сети России и мира. Поскольку главными факторами развития уже давно стали коммуникации и человеческий фактор, реализация **транспортных стратегий** (наряду с участием в процессах глобальной информатизации) позволит России и Сибири цивилизованно интегрироваться в мировую экономику.

Именно богатые природные ресурсы и создаваемая транспортная сеть позволят преодолеть складывающиеся негативные тенденции и создать на территории Сибири условия для дальнейшего развития человеческого капитала и **российской евразийской культуры**, играющей важнейшее и стабилизирующее значение для всей мировой цивилизации.

Очевидно, что в **альтернативном варианте** (имеющем значительное число сторонников в европейской части России), когда человеческий капитал **за счет сибирских ресурсов** будет создаваться **вне Сибири**, а её огромные слабозаселенные пространства будут в основном использоваться для добычи

сырья, нарушается геополитическое равновесие и Сибирь становится ареной освоения и столкновения интересов других государств и этносов.

В этой связи России не остается иного стратегического выхода, как провести ускоренное широкомасштабное **транспортное освоение** своих восточных территорий с развитием там **высокоэффективной промышленности**, продуктивного **агропромышленного комплекса**, с ускоренным **ростом численности населения** на этих малозаселенных территориях и **выравниванием условий проживания** с регионами европейской части страны [14-17].

В настоящее время разработана Федеральная целевая программа **«Модернизации транспортной системы России»**, учитывающая тенденции развития мировой транспортной инфраструктуры, предусматривающая логистическое **взаимодействие различных видов транспорта** для достижения наивысшей экономической эффективности перевозочных процессов и создание **мультимодальных транспортных узлов** в регионах.

Региональная транспортная политика должна безусловно учитывать идеологию стратегического развития мировой и российской транспортной инфраструктуры.

В течение последних лет в рамках экономических транспортных форумов Российской Федерации была сформулирована **национальная идея** экономического развития государства, которая заключается в инновационном **транспортном освоении** Сибири и Крайнего Севера России.

В соответствии с основными положениями проекта **«Стратегия развития Сибири»**, подготовленного Сибирским отделением РАН, аппаратом полномочного представителя Президента РФ в Сибирском Федеральном округе, СО РАН, Федеральной целевой программы **«Модернизация транспортной системы России»** и её подпрограммы **«Международные транспортные коридоры»**, итоговыми документами Байкальского экономического форума, **стратегическими целями** России по развитию транспортной сети Сибири являются [14-16]:

- укрепление **территориальной целостности** Российской Федерации;
- обеспечение доступа к перспективной **сырьевой базе** предприятиям отечественной промышленности;
- глубокая **переработка сырья**, расширение **промышленного производства** и **активизация экономики** Сибири;
- создание условий для **технологического прорыва** промышленного комплекса России;
- усиление **хозяйственной интеграции** сибирских регионов между собой, и с другими регионами России и мира;
- повышение **трудовой занятости** в Сибири и на Дальнем Востоке;
- повышение **качества жизни** в восточных регионах страны;
- оздоровление **демографической обстановки** за счет сокращения оттока населения из Сибири и формирования встречного миграционного потока;
- увеличение **финансовых поступлений** за счет роста экспортных и транзитных грузопотоков;

- повышение **геополитической роли** России в процессах формирования единой Евроазиатской транспортной системы.

Одним из приоритетных направлений в реализации этих целей является **модернизация и создание подвижного состава нового поколения**, для чего необходимо [15-17]:

- ускоренное формирование в промышленных центрах Сибири и Дальнего Востока заводов по **ремонт и выпуск** автомобильной и железнодорожной транспортной и перегрузочной техники, обеспечение государственными заказами судостроительных и авиационных предприятий этих регионов;

- формирование **инновационных центров**, «точек роста» транспортной направленности, в том числе в **Омске**, Новосибирске, Красноярске, Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре, на базе отраслевых НИИ и КБ, промышленных предприятий, имеющих значительный научно-технический и производственный потенциал, в особенности – предприятий оборонно-промышленного комплекса (ОПК).

Важнейшими направлениями, **обеспечивающими развитие** дорожно-транспортного комплекса Омской области и Сибири являются:

- разработка **прогнозных оценок** перспективных пассажирских и грузовых потоков (объемы, структура, направления перевозок): внутренней (ресурсной, промышленной и агропромышленной), экспортно-импортной (ресурсной и промышленной) и транзитной;

- разработка региональной и национальной **информационной системы** в технологии международной сети Интернет, в том числе – с использованием отраслевых информационных инфраструктур России;

- разработка соглашений по взаимовыгодной **кооперации регионов** для реализации **транзитного потенциала** и участия в **транспортном освоении** Сибири;

- развитие **энергетической базы** и разработка принципов энергетической **тарифной стратегии** как важнейшей экономической составляющей выпуска промышленной продукции и реализации транспортных услуг с учетом климатических и пространственных особенностей регионов;

- развитие логистических сетей и создание **региональных логистических центров**, в том числе – в городе Омске.

Автомобильно-дорожная сеть является одним из важнейших видов транспортной инфраструктуры. Разработка **сети автомобильных дорог** региона должна безусловно учитывать все аспекты развития глобальной **транспортной системы** Сибири и России, а также гибко реагировать на появляющиеся конкурентные (или кооперационные) транспортные проекты, появляющиеся со стороны соседних регионов и государств.

Одним из наиболее опасных для Российской транспортной системы является проект, связанный с продлением Транскитайской магистрали по южному евразийскому маршруту **в обход России и Казахстана через Турцию**. Тем самым чрезвычайно выгодный транзит евразийских контейнерных перевозок, включая автомобильные, может пройти помимо территории России и Омской области, что нанесет стране значительный экономический ущерб.

Очевидно, что наиболее **оптимальным сценарием** для развития транспортной стратегии России является выгодная транспортировка грузов с Транскитайской магистрали (Юго-Восточной Азии) через Казахстан и Омскую область по территории России в Центральную и Северную Европу.

Этот омский проект предполагает продление **2-го Международного транспортного коридора** «Берлин-Варшава-Минск-Москва-Нижний Новгород-Екатеринбург» до Омска с последующим выходом на Транскитайскую магистраль, что расширит возможности Транссиба за счет усиления его грузопотоков через Урумчи (Китай) по территории Омской области и Казахстана. Этот вариант может стать основой проекта по созданию **Международного** российско-казахстанского водно-автомобильно-железнодорожного **транспортного коридора (МТК) «Омск-Павлодар»** с привлечением ресурсов реки Иртыш и продлением его до Урумчи в сухопутном варианте. После детальной **проработки** этого проекта в Правительстве Омской области необходимо выйти с соответствующими предложениями к министерствам транспорта стран – **потенциальных участников МТК** [15-18].

При любых темпах и масштабах развития ТДК Омской области чрезвычайно актуально создание в Омске **мультимодального транспортного узла**, что было давно включено в Концепцию стратегического развития г. Омска и уже реализуется в соседних городах-миллионниках - Екатеринбурге и Новосибирске [19-20].

Автомобильные дороги, как часть транспортной системы, должны быть высокопроизводительными и ориентированными на крупномасштабные транзитные грузовые перевозки, для чего требуются **новые эффективные технологии**, реализованные с использованием **новых видов** материалов и транспортных средств. Очевидно, что в городах эти системы должны быть **эстакадными** (с использованием суперкомпозитов), что позволит избежать проблем, связанных с **пересечением** транспортных потоков на одном уровне с движением пешеходов и городского транспорта; они должны обеспечивать высокую скорость и равномерность движения. Транспортно-дорожные системы, складские, транспортно-перегрузочные комплексы и терминалы должны быть **высокотехнологичными**, их обслуживание должно быть полностью **механизировано и автоматизировано**.

Очевидно, что разработка, принятие и поэтапная реализация указанных проектов позволит уже в ближайшем будущем приступить к эффективному развитию дорожно-транспортного комплекса Омской области, предусматривающего в перспективе создание в Омске Международного мультимодального транспортно-торгового узла, Регионального логистического центра и Центра транспортного машиностроения федерального уровня (эти проекты обсуждались на конференциях и совещаниях в Правительстве Омской области с участием специалистов федеральных ведомств), что несомненно будет иметь огромное значение для устойчивого социально-экономического развития региона и повышения жизненного уровня населения.

Эти направления проработаны в Концепции инновационно-индустриального развития региона **«Омский локомотив-М»**, прошедшей

экспертизу в Государственной Думе и Совете Федерации России и обсуждавшейся на форумах и конференциях. Они частично реализованы в проекте «Региональный бизнес-инкубатор «Омский локомотив-М», признанном победителем конкурса Министерства экономического развития и торговли России в 2005 году.

В 2006-2007 гг. с Федеральным агентством по управлению особыми экономическими зонами МЭРТ России проведено согласование вопросов создания Омского промышленно-инновационного парка на базе ПО «Полет», Регионального бизнес-инкубатора «Омский локомотив-М», ПО «Иртыш» и других предприятий-резидентов, а также центра трансфера технологий в его составе, что предусматривает объединение федеральных, региональных и муниципальных ресурсов и несомненно будет иметь огромное значение для создания транспортной и инновационной инфраструктуры региона, а также активизации региональной инновационной деятельности [18, 21].

Для реализации этих эффективных проектов Омск имеет вполне реальные **возможности** (транзитный, промышленный, инженерный, научный, образовательный, организационный и другие потенциалы) и исторические перспективы. **Необходимым условием** для этого является организация соответствующей деятельности.

Литература:

1. Абалкин Л.И. Зигзаги судьбы. – М.: Изд-во Института экономики РАН, 1996. – С.160.
2. Карпов В.В. Социально-экономические основы региональной политики в условиях трансформации общества: Монография. – Омск: Изд-во ОмГТУ, 1966. – С. 73-75.
3. Карпов В.В., Лизунов В.В. Полисистемные задачи омской инновационной инфраструктуры // Материалы 4-й Международной научно-практической конференции «Динамика систем, механизмов и машин», посвященной 60-летию ОмГТУ (12-14 ноября 2002 г.). Книга 3. – Омск: Изд-во ОмГТУ, 2002. – С. 56-59.
4. Карпов В.В., Лизунов В.В. О динамике социально-экономических полисистем и инновационной инфраструктуре // Материалы 5-й Международной научно-технической конференции «Динамика систем, механизмов и машин» (16-18 ноября 2004 г.). Книга 4. – Омск: Изд-во ОмГТУ, 2004. – С. 20-30.
5. В.А.Лефевр. Конфликтующие структуры. – М.: Советское радио, 1973.
6. Г.П.Щедровицкий. Проблемы построения системной теории сложного «популярного» объекта // Системные исследования. Методологические проблемы. – М.: Наука, 1975.
7. С.В.Попов. Организация хозяйства в России. – Омск: Курьер, 1999.
8. Wallerstein I. The Modern World-System. - N.-Y.: Academic-Press, 1974.

9. Бентли Д. Макроистория и социальные науки в XX веке // Время мира. Альманах. Вып. 1: Историческая макросоциология в XX веке. – Новосибирск, 2000. – С. 27-66.
10. Антикризисное управление: Учебник / Под ред. Э.М. Короткова. – М.: ИНФРА-М, 2001.
11. Метелев С.Е. Международная трудовая миграция и нелегальная миграция в России: Монография. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2006. – 175 с.
12. Boulding K. A Primer on Social Dynamics. History as Dialectics and Development. N.Y., L.: The Free Press, 1970. – P.111-131.
13. Лизунов В.В. Формирование новой науки и учебной дисциплины «Философия управления» // Сибирский экономический журнал (СЭЖ). – 2004. – № 4 (7). – С. 57-59.
14. Транспортная стратегия России. Материалы научно-практической конференции. 12-13 мая 2003 г. – Новосибирск: Минтранс РФ, МПС РФ, СО РАН, 2003. – 806 с.
15. Проблемы создания и эксплуатации автомобилей, специальных и технологических машин в условиях Сибири и Крайнего Севера. Секция «Модернизация транспортного комплекса в связи с социально-экономическими проблемами развития регионов Сибири и Крайнего Севера». // Материалы 43-й Международной конференции. 24-25 сентября 2003 г. – Омск: СибАДИ, 2004. – 85 с.
16. Горбунов П.И., Лизунов В.В., Четвергов В.А. Транспортные стратегии: железнодорожное машиностроение и перспективы развития региона // Сибирский экономический журнал (СЭЖ), 2002. – № 2. – С. 34-38.
17. Горбунов П.И., Лизунов В.В., Соловьев А.А. Стратегические аспекты развития омского дорожно-транспортного комплекса // Вестник СибАДИ, 2005. – Вып. 2. – С. 270-273.
18. Горбунов П.И., Лизунов В.В., Соловьев А.А. Транспортная политика как решающий фактор развития региона // Материалы региональной научно-практической конференции «Экономика региона: комплексные инновационный подход и решения» (13 мая 2005 г.). – Омск: Правительство Омской области, 2005. – С. 153-157.
19. Карпов В.В., Колоколов А.А., Лебедев В.М., Лизунов В.В., Разумов В.И., Рой О.М. и др. Концепция стратегического развития города Омска. – Омск: Администрация города Омска, 2002. – 100 с.
20. Карпов В.А., Колоколов А.А., Лебедев В.М., Лизунов В.В., Разумов В.И., Рой О.М. Концепция стратегического развития города Омска. Материалы исследований: Монография. - Омск: Администрация города Омска, ООО «Амфора», 2003. – 156 с.
21. Горбунов П.И., Лизунов В.В. Стратегические аспекты региональной транспортной политики и создания омского мультимодального транспортного узла // Формирование транспортно-логистической инфраструктуры региона: Научный альманах. Материалы межрегиональной конференции (20 декабря 2006 г.). // Под ред. С.М. Мочалина, Л.И. Рыженко. – Омск: МИНСП, 2007. – С. 12-17.