

лами Северной Атлантики новых членов альянса, обладающих молодым населением, таких, например, как Марокко или Бразилия [Goldstone 2010].

Суммируя подходы, можно определить следующие основные демографические вызовы в глобальной политике XXI в.:

1) изменение геополитической расстановки сил вследствие изменения демографического и экономического веса отдельных стран и их союзов;

2) потенциальный рост политической нестабильности и насилия в растущих в демографическом отношении, но остающихся бедными странах;

3) угроза замедления экономического роста во многих развитых и некоторых развивающихся странах вследствие интенсивного старения трудовых ресурсов;

4) возрастание роли и влияния на политические процессы трансграничных миграций;

5) глобальная урбанизация человечества со всеми вытекающими отсюда политическими и социально-экономическими последствиями.

В XXI в. демографические процессы станут важнейшим фактором глобального развития и, соответственно, глобальной политики. Учет и ориентация политики национальных правительств на указанные демографические тренды является настоятельной необходимостью, попытка же их игнорирования может обернуться серьезными проблемами в будущем. При этом воздействовать на эти тренды можно только на уровне глобальной политики, путем глубокого и всеобъемлющего взаимодействия всех стран.

#### Литература

Demeny P., McNicoll G. 2006. The Political Demography of the World System, 2000–2050. — *Population and Development Review*, No. 32. P. 254–287.

Demeny P. 2012. Geopolitical Aspects of Population in the Twenty-First Century. — *Population and Development Review*, No. 38(4). P. 685–705.

Саймон Д. 2010. Неужели демография — это судьба? — *Россия в глобальной политике*, № 2. С. 40–54.

Goldstone J. 2010. The New Population Bomb. — *Foreign Affairs*, No. 1. URL: <http://www.foreignaffairs.com> (accessed 15.03.2014).

---

**ГОРБУНОВ Антон Александрович** —

к.тех.н., научный сотрудник кафедры политологии, истории и социальных технологий Московского государственного университета путей сообщения.

127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

*Politologia-MIIT@yandex.ru.*

## МОДЕЛИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В КОНТЕКСТЕ РОСТА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

### MODELS OF REGIONAL POLICY IN THE CONTEXT OF NATIONAL ECONOMIC GROWTH

Статья посвящена проблемам построения моделей региональной политики, позволяющих сегментировать государства на регионы по признакам развития транспортной инфраструктуры. Показана взаимосвязь транспортного развития региона с его экономическим и социальным благополучием.

**Ключевые слова:** транспортная политика, регионы, транспортная инфраструктура, транспортные коридоры

*The article deals with the problems of forming models of regional policy capable to divide the states into regions according to criteria of transport infrastructure development. Correlation between transport development of a region and its economic and social welfare is shown.*

**Keywords:** transport policy, regions, transport infrastructure, transport corridors

**П**олитика государства в сфере развития региональной транспортной инфраструктуры имеет тесную связь с моделями осуществляемой в стране государственной региональной политики, а также с самими типами регионов. Регионы и их типологические характеристики являются более объективной категорией, поскольку опираются преимущественно на географические, пространственные, исторические и социально-экономические параметры. В отличие от типов регионов, модели региональной политики — это явление производное, носящее скорее политический характер. Мировой опыт показывает, что, несмотря на важность формирования наиболее оптимальной политики для конкретного государства в конкретный период времени при опоре на региональное развитие, различия регионов, их типы и особенности, региональная политика может строиться на иных основаниях. Зачастую она исходит из политической воли конкретного лица или группы лиц, которые могут неверно понимать интересы и специфику регионов, а в некоторых случаях — и умышленно их игнорировать. Восприятие внутриполитических и внешнеполитических приоритетов может быть как объективным, так и конъюнктурным.

Соответственно, государство в лице своих лидеров и элит может ошибаться в определении стратегических приоритетов регионального развития, поэтому модели региональной политики всегда более субъективны, чем типология регионов, которая должна лежать в их основе.

Предлагается типологизировать регионы по следующим транспортно-коммуникационным основаниям.

1. По территориальному расположению регионы могут быть большими, средними и малыми; по пространственной конфигурации — протяженными и компактными; по месту в пространственной организации государства — центральными, полупериферийными и периферийными; по расположению относительно государственных границ

— удаленными от границ государства, транзитными и пограничными.

2. По степени транспортного освоения регионы могут варьироваться от сильно развитых до абсолютно неразвитых. Примером последних могут служить регионы нового освоения. В них связь транспорта и экономической специализации региона становится крайне актуальной.

3. По геополитическому положению региона и включенности в международные транспортные коридоры. Во многом данные параметры могут быть обусловлены первой группой факторов — территориальным расположением региона. Соответственно, представляется целесообразным деление регионов на те, которые активно встраиваются в международные транспортные коридоры, и те, которые более ориентированы на внутреннюю (внутрирегиональную и внутринациональную) направленность транспортных систем.

4. По специализации региона. В данном случае речь идет не столько об экономической специализации региона, сколько о взаимообусловленности развития транспортной сети и уровня экономического развития региона. Здесь можно говорить о следующих типологиях региона: по отраслевой направленности регионов (промышленные, обрабатывающие, торговые, сельскохозяйственные и др.); по принципам бюджетных отношений с центром (регионы-доноры и регионы-реципиенты); по динамике важнейших экономических показателей (регионы-локомотивы, регионы развитые, проблемные и депрессивные).

5. По уровню развития транспортной сети. Это комплексный показатель, выражающийся в сочетании таких факторов, как густота (процент обеспеченности территории транспортными путями) [Бугроменко 1987: 56], частота (цикл периодичности работы транспорта), материальная транспортная доступность (стоимость поездок), физическая транспортная доступность

(наличие транспорта в разных частях региона).

6. По степени комплексного развития всех видов транспорта. В данном случае можно говорить о регионах, где в необходимой степени представлены различные виды транспорта и достигнуто их комплексное использование; о регионах, где комплексное развитие сопровождается приоритетной позицией одного из видов транспорта; о регионах, характеризующихся четкой видовой (отраслевой) специализацией транспорта (железнодорожный, автомобильный, воздушный, морской, речной, трубопроводный).

7. По уровню связанности различных видов транспорта можно выделить регионы, где сформирована единая региональная транспортная система и разные виды транспорта связаны между собой; регионы, где такая система формируется и имеется связь только между отдельными видами транспорта; регионы, где такая система не сформирована и эта связь отсутствует. Стоит заметить, что фактор связанности коррелирует с фактором комплексности, поэтому типологизировать по уровню связанности мы можем только те регионы, которые относятся к той группе регионов, где в необходимой степени представлены различные виды транспорта и достигнуто их комплексное использование.

8. По уровню инновационности. Данный показатель может проходить красной нитью через все другие, и преимущественно об инновационности региональных транспортных систем можно говорить по отношению к транспортным регионам. Под инновационностью в данном случае мы понимаем разный набор возможностей и функций, введение и использование которых в отечественном и мировом опыте доказало их важность и нахождение на передовых рубежах науки.

В целом, критериев типологизации выделено достаточно много. Чтобы избежать многозначности и принять во внимание все важные категории, представляется целесообразным сформулировать наиболее общие приоритеты политики развития региональной транспортной инфраструктуры.

Это приоритеты можно сформулировать следующим образом:

1) политика развития транспортной инфраструктуры в регионах должна исходить из учета территориальных особенностей региона и способствовать максимальному развитию его внутреннего ресурсного потенциала, причем на благо как самого региона, так и государства в целом;

2) способствовать выравниванию региональных диспропорций; приоритетным здесь является развитие регионов нового освоения, в особенности развитие их транспортной сети;

3) максимально полно использовать потенциал приграничных регионов путем их вовлечения в международные транспортные коридоры, развития в них магистрального и линейного типов транспорта;

4) строиться на основе понимания экономической специализации региона, характера производства и потребления и, соответственно, реализовываться путем всестороннего развития релевантных для конкретного региона типов транспорта;

5) быть ориентирована на комплексное развитие всех видов транспорта, обеспечение их связанности;

6) способствовать (в зависимости от демографических и социально-экономических характеристик конкретного региона) достижению оптимального соответствия между густотой транспортной сети, частотой эксплуатации транспортных средств и доступностью транспортной инфраструктуры;

7) носить инновационный характер, создавать собственные и внедрять лучшие мировые практики, отвечающие потребностям конкретного региона.

Соответственно, концептуализировать основные модели политики развития транспортной инфраструктуры в регионах представляется целесообразным, исходя из представленных приоритетов. В этой связи можно предложить три модели политики развития транспортной инфраструктуры в регионах: 1) эффективная модель; 2) неэффективная, но обладающая существенным потенциалом развития; 3) неэффективная и не обладающая потенциалом развития.

Государства первой модели будут характеризоваться эффективной региональной транспортной инфраструктурой.

турой, высокой долей транспортной системы в ВВП, комплексным развитием всех видов транспорта, высоким инновационным потенциалом транспортной составляющей, активным вовлечением регионов государств в международные транспортные артерии, учетом экономической специализации регионов и их территориальных особенностей, отсутствием резких региональных диспропорций по критерию транспортной освоенности, активным участием государства в регулировании данной сферы. Совокупно государства данной модели будет отличать факт осознания приоритетов политики развития региональной транспортной инфраструктуры и наличие четко выработанного и реализуемого комплекса мер по их достижению.

Государства второй модели будут отличаться неравномерно развитой транспортной системой, наличием региональных диспропорций, ориентацией

на развитие инфраструктуры вовне и соединение своей системы перевозок с мировой. Совокупно государства данной модели будет отличать факт осознания стратегической важности достижения приоритетов политики развития региональной транспортной инфраструктуры, но при этом отсутствие комплексного подхода к их достижению.

Наконец, государства третьей группы будет отличать ярко выраженное неравномерное развитие транспортной системы, отсутствие стратегического видения развития транспортной инфраструктуры в регионах и, что самое важное, отсутствие ориентации на приоритеты развития региональной транспортной инфраструктуры.

Предлагаемый подход опирается на методологическую предпосылку, согласно которой рост национальной экономики и социального благополучия невозможен без развитой транспортной инфраструктуры регионов.

#### Литература

Бугроменко В.Н. 1987. *Транспорт в территориальных системах*. М.: Наука, 112 с.

#### УДК 3.323.22

**ЮХАНОВА Эльмира Тахировна** –

*аспирант кафедры философии и политологии Нижегородского института управления – филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ. Россия, 603000, г. Н. Новгород, пр. Гагарина, д. 46.*

## СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ

## CONTEMPORARY PROBLEMS OF URBAN POLICY IN NIZHNIY NOVGOROD

Градостроительная политика неизбежно сталкивается с темой конфликта интересов. Интересы застройщиков, органов власти и горожан зачастую не совпадают. Одним из факторов, ведущим к конфликту интересов, является точечная застройка. Однако точечная застройка может дать городу и положительную динамику. Ведет к конфликту интересов и снос зданий, обладающих культурной и эстетической ценностью для горожан. Ярким примером конфликта интересов в градостроительстве Нижнего Новгорода стало строительство аквапарка на территории Автозаводского парка культуры и отдыха, до сих пор вызывающее острое противостояние власти и местных жителей.

**Ключевые слова:** конфликт интересов, точечная застройка, градостроительная политика, застройщик, снос сооружений