

KRASOVSKAIA Nataliya Rudol'fovna, Cand.Sci. (Psych.), Office of the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation (1 Okhotny Ryad St, Moscow, Russia, 125007, goulina@gmail.com)

ETHNOCULTURAL IDENTITY

Abstract. The author analyzes the concept of ethnocultural identity in the modern science. The main challenges of our time are globalization and the influence of global processes on the formation of ethnocultural identity. Correspondingly, the number of theories of ethnocultural identity is also growing, and includes theories of objectivism, instrumentalism, constructivism, ethno-symbolism, and ethnicity. The article studies the influence of globalization on the identity crisis. The author clarifies reasons for its occurrence, as well as possible ways and means of overcoming it. The most important method of studying the problem of ethnocultural identity is the comparative method. Different concepts of ethnocultural identity are becoming a subject for comparison, as well as its three systems: ethnocentric, polycentric and metacentric ones.

Keywords: ethnocultural identity, ethnos, ethnoculture, globalization, identification, ethnocentrism, polycentrism, metacentrism

РЫБКИНА Ольга Сергеевна — кандидат политических наук, доцент кафедры государственного управления и менеджмента Нижегородского института управления — филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (603950, Россия, г. Нижний Новгород, пр-кт Гагарина, 46; olya_07@mail.ru)

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ В КРУПНЫХ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЯХ: ТРАНСПОРТНАЯ ПРОБЛЕМА И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕЕ РЕШЕНИЯ

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы реорганизации системы общественного транспорта в российском городе-миллионнике. Автор уделяет преимущественное внимание управленческим и политическим аспектам, делает выводы относительно путей снижения остроты транспортной проблемы в Нижнем Новгороде, а также относительно изменения общественных пространств в данном мегаполисе. В статье отмечается важная роль PR-сопровождения мероприятий, которые необходимо осуществлять городской власти, и обозначен ряд вопросов, которые должны быть решены муниципальными властями в тесном сотрудничестве с горожанами.

Ключевые слова: общественный транспорт, проблемы, мегаполис, партиципация, политические аспекты, лоббизм, координация, финансирование

Транспортная проблема в современных отечественных мегаполисах является одной из важнейших, а потому имеет большое политическое значение [Халин 2013: 52]. Связано это не только с социальной политикой (это очевидно!) [Пахомова, Чернева 2016: 171] и финансовыми вопросами, но равно и с рядом иных значимых аспектов. В полной мере это касается и муниципального образования Нижний Новгород, уже давно являющегося не только городом-миллионником, но и городской агломерацией с интенсивно увеличивающимися транспортными потоками.

Наиболее значимые транспортные проблемы Нижнего Новгорода можно охарактеризовать следующим образом. Во-первых, за последние полтора десяти-

летия существенно вырос парк личного автотранспорта населения. Во-вторых, дорожная сеть в мегаполисах по большей части не рассчитана на такой объем транспорта, который наличествует сейчас. Исторические центры мегаполисов, в т.ч. и Нижнего Новгорода, состоят в основном из сравнительно узких улиц. При этом же число мест притяжения населения – различных учреждений, от органов государственной власти до увеселительных заведений включительно, в городском центре весьма велико. Кроме того, важно отметить, что нередко новые микрорайоны, включая то, что можно именовать пригородами, растут весьма быстро, порой хаотично и без должного стратегического планирования. В-третьих, существующая сеть общественного транспорта во многом не отвечает текущей ситуации в мегаполисах.

Представляется, что развитие общественного транспорта может снизить остроту транспортной ситуации в мегаполисах, для которой характерны постоянные автомобильные пробки в часы пик, а в отдельных же случаях ситуация может быть охарактеризована даже как транспортный коллапс.

Важно подчеркнуть, что по нескольким причинам в ближайшее время будет трудно добиться того, чтобы граждане массово отказывались от использования личного автотранспорта и стали пользоваться услугами общественного транспорта. Первая проблема в данном случае носит географический характер. Российская Федерация не является карликовым государством, а потому в большинстве случаев люди склонны использовать личный автотранспорт для поездок за город. В результате, имея таковой для поездок на дачу и т.п., люди склонны использовать его постоянно и в городских реалиях.

Вторая проблема носит социально-психологический характер. Долгое время в нашей стране автомобиль воспринимался скорее как роскошь, а обладание им однозначно причисляло человека к среднему имущественному классу. Пережитки такого видения сильны и по сей день, в результате чего человек без личного автомобиля воспринимается окружающими как «неудачник», «бедный» и т.п. В результате люди приобретают автомобиль в кредит, причем зачастую тратят на оплату кредита и обслуживание автомобиля больше, нежели в реальности могут себе позволить.

Третья причина связана с климатом. Россия – страна с достаточно сложными климатическими условиями, в связи с чем всерьез рассчитывать на то, что граждане станут массово использовать велосипеды и т.п., не приходится.

Тем не менее следует признать, что эффективно организованная система общественного транспорта в мегаполисе сможет снизить остроту транспортной проблемы – в частности, уменьшит число пробок на дорогах города.

Разумеется, некоторые аспекты транспортной проблемы в Нижнем Новгороде являются трудно решаемыми. Прежде всего, это касается самой конфигурации города. Он состоит, по большому счету, из нескольких составных частей. Первая – исторический центр города, для которого характерны проблемы практически всех старых европейских городов – узкие улицы при наличии большого числа точек притяжения людей. Вторая может быть обозначена как город советского периода. Он планировался во многом под промышленную инфраструктуру – микрорайоны рядом с промышленными предприятиями. Дорожная сеть, равно как и пассажирский транспорт, во многом являются пережитками той, еще советской эпохи. Исследователи также справедливо подчеркивают, что «из-за сильной пересеченности рельефа города его пространство – рыхлое, многие соседние микрорайоны изолированы друг от друга, и поэтому трудно организовать систему общественного транспорта. Сложился «такой городской хард, который вынуждает людей пересаживаться на личные автомобили, отчасти отсюда и проблема с пробками» [Зернов, Широков 2015: 82]. И наконец, третья

часть города — это условно постсоветский город, состоящий из новых микрорайонов, в т.ч. и пригородов, часть которых в ближайшее время официально станут частью Нижнего Новгорода (например, пос. Новинки), а часть формально останутся вне его пределов, однако основная масса их жителей будут постоянно ездить на работу и учебу именно в Нижний Новгород. Важно также упомянуть, что во второй и отчасти в третьей упомянутых частях города есть частный сектор, являющийся пережитком того времени, когда соответствующая территория не входила в городскую черту (площадь его довольно велика). В принципе обширный частный сектор можно выделить в четвертую составляющую часть Нижнего Новгорода, но мы не будем этого делать.

Относительно существующей транспортной инфраструктуры укажем, что метрополитен начал функционировать также еще в советский период (его конфигурация во многом остается именно заточенной под советские реалии!), в связи с чем он не пользуется такой же популярностью у горожан и гостей города, как в ряде других городов России и мира. Имеются данные, согласно которым «среднесуточный пассажиропоток составляет 75,62 тыс. человек, что для города-миллионника не такие большие цифры» [Морин, Солдатова 2019: 234]. Напомним, что в городе вместе с близлежащими населенными пунктами проживают около 1,5 млн чел. Для сравнения: метрополитен наличествует в таких городах, как испанская Валенсия (население — около 800 тыс. чел.), Роттердам (менее 650 тыс.), Коччи (немногим более 600 тыс.), Нюрнберг (около 500 тыс. чел.), Бильбао и Салоники (менее 350 тыс.), Катания (около 320 тыс.), Лилль (менее 250 тыс.), Брешиа (около 200 тыс.), Лозанна (менее 150 тыс. чел.), причем везде он пользуется довольно большой популярностью. Опыт Хайфы — города с населением менее 300 тыс. чел. — нами в данном случае в расчет не принимается ввиду особенностей функционирования местного кармелита¹.

Укажем, что «присутствует в Нижнем Новгороде и альтернатива одной из линий метро — городская электричка, аналог популярной немецкой S-Bahn, которую, объединив с линиями метро, возможно было бы сделать частью единой транспортной системы современной городской агломерации Нижний Новгород, тем более что к 2025 г. проектно заложено добавить метрополитену третью линию “Нагорная”, тем самым увеличив количество станций до 47. Но развитию новой транспортной системы «метро — городская наземная электричка» в настоящее время препятствуют финансовые и технические ограничения, в связи с чем и несмотря на тот факт, что изначально развитие нижегородского метро планировалось в семи направлениях — до Мещерского озера, Сенной площади, центра Сормова, в микрорайоны “Юг”, Верхние Печеры, “Щербинки-2” и “Кузнечиха-2”, принято решение заморозить прокладку новых тоннелей и вместо этого проложить путь для скоростного трамвая по третьей линии и загруженным локациям города» [Морин, Солдатова 2019: 234].

Как следствие, необходимо принять ряд решений, имеющих не только финансовый и градостроительный, но и политический аспект. Необходимо в ближайшие годы менять конфигурацию маршрутов общественного транспорта с целью разгрузки исторического центра города, для которого характерно наличие множества узких улиц, что является первоочередной причиной образования дорожных заторов [Тимофеева, Мартынюк, Степаненко 2013: 455]. Делать это, судя по всему, придется после проведения ряда общественных слушаний, причем потенциально будет немало недовольных — как среди горожан, так и среди представителей бизнес-класса. За основу оптимальной транспортной системы в центральной части города следует взять расчеты, согласно которым

¹ Название метро в Хайфе.

«в среднем пропускная способность составляет 2 200 единиц транспорта в час на одну полосу движения» [Хатояма 2010: 114].

Кроме того, никак нельзя игнорировать и то обстоятельство, что «город [будет] вынужден отказаться от режима “свободной парковки”, т.е. от бесплатного использования общественного пространства для парковки личных автомобилей» [Устинова 2016: 363]. Очевидно, что ограничение парковки в историческом центре города, равно как и введение платных парковок, не может не вызвать недовольство у многих горожан. По большому счету только политическая воля руководства города может привести к принятию соответствующего управленческого решения.

Далее, важно внедрять во всем городе принцип, что «для пассажирского общественного транспорта предостается приоритет с использованием реверсивных полос и дифференцированного светофорного регулирования» [Эльдерханов 2008: 63]. Следует подчеркнуть, что внедрение синхронизированных светофоров позволяет добиться убыстрения транспортного потока на 15%, но нужно делать это в масштабах всего мегаполиса (то есть, потребуются большая работа по координации различных служб и т.п.). Расчет работы светофоров следует проводить на основе комбинации методов динамического программирования Беллмана и генетического эволюционного алгоритма [Кесельман 2015]. Нельзя не отметить, что введение специальных выделенных полос для общественного транспорта также может быть встречено неоднозначно частью горожан.

Необходимо будет также проводить огромную работу по реформатированию как транспортных магистралей, так и всего общественного пространства в городе. Прежде всего это касается выездов из Автозаводского района — самого населенного в Нижнем Новгороде — на территорию другого района, а именно Ленинского. Существующее число выездов не изменилось с советского периода, когда существенная часть жителей района трудилась на ГАЗе и иных предприятиях, расположенных в этой части тогда еще города Горького. Сейчас ситуация кардинально изменилась, в то время как транспортная инфраструктура — нет. Схожая проблема есть и в Сормовском районе. Отчасти решить эту проблему можно за счет сноса частного сектора и переселения его жителей, что представляет собой не только финансовую, но и политическую проблему. Другая значимая проблема такого рода — создание мест для цивилизованной парковки в микрорайонах, построенных в 1970-х — нулевых годах. Совершенно очевидно, что они не предусматривают такой объем личного автотранспорта, который наличествует на сегодняшний день. И, наконец, третья проблема — создание условий для переноса части офисных зданий и учреждений культуры и досуга из нагорной части города в заречную его часть. В результате будет снижена нагрузка на транспортную инфраструктуру мегаполиса. Совершенно очевидно, что решение данной проблемы также будет иметь не только финансовую, но и политическую составляющую.

Еще один важный аспект обозначен нами как агитационный. Представляется, что необходима большая работа по продвижению среди горожан идеи о желательности поездки на работу/учебу и обратно на общественном транспорте, а не на личном автомобиле, равно как и идеи о возможности использования в теплое время года для аналогичных целей велосипедов, скутеров и т.п.

Еще одним важным шагом в решении транспортной проблемы является активное внедрение концепции «умного города» — того, что часто именуют сейчас *Smart Cities*. Благодаря внедрению инновационных технологий можно «создавать эффективную систему транспорта: уменьшить загруженность дорог за счет интеллектуального регулирования трафика, создания дорожных информационных служб» [Современные... 2010: 26]. Укажем, что «умный город» в

Нижем Новгороде внедряется, однако следует делать это в настоящее время в бóльших масштабах.

И наконец, еще одна важная проблема, имеющая политическую составляющую, – стратегическое планирование развития мегаполиса. Совершенно очевидно, что в прошлые десятилетия этому либо уделялось мало внимания (в 1990-х было банально не до этого, а в советские годы во главу угла ставилось развитие промышленности – мы уже упоминали об этом выше), либо же не уделялось вообще, в связи с чем Нижний Новгород является весьма неудобным с точки зрения и транспортной инфраструктуры, и расположения значимых общественных пространств. Однако, как нам представляется, ряд недостатков можно еще исправить (см. выше), а еще, что очень важно, не допустить появления новых проблем, связанных с застройкой на городских окраинах и в пригородах.

Итак, важнейшей задачей руководства города является поиск средств на решение упомянутых нами проблем. Нельзя не признать, что решения не могут быть незатратными: в самом деле, «расходы на транспортный сектор составляют существенную часть расходов городских агломераций. Так, в Адресной инвестиционной программе города Москвы на строительство и реконструкцию транспортных объектов заложено ежегодно около 70% общего объема расходов. Отдельную проблему составляет тот факт, что в большом числе городов эксплуатационные расходы на общественный транспорт не покрываются платой пассажиров за проезд, так как тарифы на общественный транспорт поддерживаются правительством на низком уровне в рамках реализации транспортной и социальной политики. В результате города находятся в условиях постоянной нехватки средств на развитие и систем общественного транспорта» [Кончева 2016: 170]. Никаких оснований предполагать, что в Нижнем Новгороде ситуация будет иной, у нас нет. Другой важнейшей задачей станет лоббирование интересов города в федеральном центре для получения средств на прокладку метрополитена. Это уже во многом именно политическая, а не чисто финансовая проблема. Кроме того, не беспроблемным будет и регулирование тарифов на пассажироперевозки в Нижнем Новгороде. С одной стороны, «регулирование цен (тарифов) на пассажирские перевозки должно быть направлено на обеспечение устойчивого и бесперебойного функционирования организаций, осуществляющих перевозки пассажиров» [Розова 2007: 78], а с другой – возможный рост цен на билеты имеет и социально-политический аспект. И наконец, политический аспект имеет *PR*-сопровождение всех без исключения мероприятий, направленных на решение транспортной проблемы в Нижнем Новгороде.

Важно подчеркнуть, что огромная работа по координации деятельности различных ведомств и учреждений, а также частного бизнеса не может не иметь политико-управленческий характер. Укажем также, что в настоящее время в Нижнем Новгороде нет конфликта между главой исполнительной власти региона и мэром областного центра – в прошлом в России такого рода конфликты были типичными, а «в основе большинства из них лежали вопросы межбюджетных отношений и управляемости (выстраивание единой исполнительной вертикали власти)» [Мухаметов 2013: 225–226]. Особенно это было характерно для городов-доноров [Бородулина 2002: 128]. Уже это обстоятельство, характерное для современного Нижнего Новгорода, позволяет предполагать, что острота транспортной проблемы в Нижнем Новгороде в перспективе может быть существенно снижена.

Список литературы

Бородулина Н.А. 2002. Города-доноры: опора федерального центра или источник региональных конфликтов? — *Полис. Политические исследования*. № 6. С. 127-142.

Зернов Д.В., Широков А.А. 2015. Повседневные передвижения в Нижнем Новгороде: Старая инфраструктура и новые медиа. — *Социология науки и технологий*. Т. 6. № 3. С. 79-90.

Кесельман Ю.Х. 2015. Алгоритм синтеза стохастического оптимального управления потоками транспорта в сети городских дорог. — *Труды международного симпозиума «Надежность и качество»*. Т. 1. С. 135.

Кончева Е.О. 2016. Применение инструментов «использования прироста стоимости» для финансирования проектов по развитию систем общественного транспорта в городах. — *Мозаика городских пространств: экономические, социальные, культурные и экологические процессы: сборник материалов всероссийской научной конференции*. М.: МГУ им. М.В. Ломоносова; Русское географическое общество. С. 169-173.

Морин М.И., Солдатова К.В. 2019. Инновационное развитие нижегородского метрополитена. — *Актуальные вопросы экономики, менеджмента и инноваций: материалы международной научно-практической конференции*. С. 233-237.

Мухаметов Р.С. 2013. Специфика конфликта «области» и «города» (на примере Свердловской области). — *Известия Уральского федерального университета*. Сер. 1. Проблемы образования, науки и культуры. Т. 119. № 4. С. 225-231.

Пахомова Е.А., Чернева Р.И. 2016. Необходимые приоритеты социальной политики в настоящем и будущем. — *Вестник Волжской государственной академии водного транспорта*. № 49. С. 169-176.

Розова Е.А. 2007. Обоснование необходимости и этапы методики определения и управления ставкой тарифа на городском пассажирском транспорте. — *Вестник Московского автомобильно-дорожного института (государственного технического университета)*. № 1(8). С. 77-81.

Современные городские технологии — «Smart Cities». 2010. — *Городское управление*. № 6(167). С. 26-30.

Тимофеева О.П., Мартынюк М.В., Степаненко М.А. 2013. Бикритериальная оптимизация маршрута на примере участка транспортной сети Н. Новгорода. — *Научно-технический вестник Поволжья*. № 6. С. 454-456.

Устинова М.А. 2016. Платные парковки как элемент управления транспортными потоками. — *Организация и безопасность дорожного движения: материалы IX Всероссийской научно-практической конференции (с международным участием), посвященной памяти Л.Г. Резника*. С. 363-366.

Халин А.А. 2013. Развитие транспортных коммуникаций как фактор социальных изменений — *Власть*. № 3. С. 51-54.

Хатояма К. 2010. Управление транспортом в крупном мегаполисе (на примере города Москвы). — *Вестник Московского университета*. Сер. 24. Менеджмент. № 1. С. 112-138.

Эльдерханов Х.Ю. 2008. Применение концептуальных положений логистики в управлении потоками городского автомобильного транспорта. — *Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета*. № 4(23). С. 61-63.

RYBKINA Olga Sergeevna, Cand.Sci. (Pol.Sci.), Associate Professor of the Chair of Public Administration and Management, Nizhny Novgorod Institute of Management – branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (46 Gagarina Ave, Nizhny Novgorod, Russia, 603950; olya_07@mail.ru)

SOME ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF THE LOCAL GOVERNMENT SYSTEM IN URBAN COMPLEX: THE TRANSPORT PROBLEM AND PROSPECTS FOR ITS SOLUTION

Abstract. The article deals with the issues of reorganizing the public transport system in the Russian city with more than one million people. The main attention is paid to administrative and political aspects. The author makes conclusions about ways to reduce the severity of the transport problem in Nizhny Novgorod, as well as about changes in public spaces in this metropolis. The important role of PR-support of events to be carried out by the city government is defined. The article outlines a number of issues that municipal authorities in close cooperation with citizens should resolve.

Keywords: public transport, problems, megacity, participation, political aspects, lobbying, coordination, financing

САБИРОВА Нагима Садыковна – кандидат политических наук, Московский государственный областной университет (141014, Россия, Московская обл., г. Мытищи, ул. Веры Волошиной, 24; snagima95@gmail.com)

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ В КОНТЕКСТЕ МЕЖЭТНИЧЕСКИХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЙ ВНУТРИ ГОСУДАРСТВА

Аннотация. Автор статьи рассматривает национальную политику России как аргумент стабилизации межэтнических отношений, которая способна при грамотном подходе консолидировать многообразие культур в единое целое богатство России. Для этого в вопросах национальных и федеративных отношений необходимо исключать гомофонный принцип, согласно которому один народ объявляется ведущим, а остальные становятся как бы второстепенными. При полифоничном подходе все народы равноценны. Автор показывает, что этничность – это не только социальный и культурный фактор, но и политический вектор, направить который можно как в созидательное, так и в разрушительное русло.

Ключевые слова: национальная политика, этническая стабильность, правоохранительные структуры, толерантность, традиции, политическая аксиология, мигранты, гражданское общество, демократия

Национальная политика современной России и на сегодняшний день остается сверхактуальной проблемой. На просторах нашей необъятной страны проживает более 180 народов. В п. 1 ст. 3 Конституции РФ прописано: «Носителем суверенитета и единственным источником власти в Российской Федерации является ее многонациональный народ»¹. Звучит гордо и впечатляюще. И все же проблемы национального характера остаются открытыми. Размышляя о благоденствии российского народа, который состоит из каждого из нас, стоит обратить внимание на статью Н. Алексеевой, в которой автор показывает сущность нашего многонационального бытия: «Общество недовольно не какими-то отдельными диаспорами и народностями – дело в дру-

¹ Конституция Российской Федерации. Ростов н/Д. 2015. С. 5.