

Тем не менее, очевидно, что часть российского общества ностальгирует по советским временам и в том числе по плодам плановой экономики. Можно даже предположить, что именно в такой системе может нравиться гражданам России: низкие цены в магазинах при «справедливых» зарплатах, централизованное трудоустройство по специальности после учебы и так далее.

Мы рассмотрели, прежде всего, пример советской плановой экономики, которую некоторые исследователи называют «командно-административной», подчеркивая тем самым, что планы там составлялись правящей бюрократией, а их исполнители не несли прямой ответственности перед населением. Государство полностью выполняло функции, которые при рынке выполняют частные агенты: определяло объемы выпуска, цены и регулировало рынок труда.

Подводя итог, хочу сказать, что будущее России я вижу в реконструкции системы власти, то есть сделать вмешательство граждан более существенным (что касается принимаемых законов), ужесточить наказания за казнокрадство, наркоторговлю, сделать более существенной проверку государственных вузов, осуществить на деле принцип диалога между предпринимательством и правительством РФ, изменить систему образования («двоечникам ставить двойки», то есть более качественное проследивание знаний, практическое применение знаний, пересмотреть итоговую аттестацию — отменить ЕГЭ), проводить активную политику в социальной сфере.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г.: по сост. на 21 июля 2014 года// Собрание законодательства Российской Федерации. — 2014. — №31. — Ст. 4398.
2. Данилова А.А. История России 1945-2008: учебник для 11 классов/ А.А. Данилова. — 3-е изд. — М.: 2009. — 368 с.
3. Загладин Н.В. История России XX—начало XXI века: учебник 11 класс/ Н.В. Загладин, С.И. Козленко. — 5-е изд. — М.: 2007. — 480 с.
4. Оганян Р.Р. Три эпохи государства и власти — Платон, Макиавелли, Сталин/ Р.Р. Оганян. — Грифон; Москва; 2006. — 94 с.

ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «АРКТИКА-АЗИЯ» В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ЭКОНОМИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

М.С. Кабшанов,
студент 3 курса ИГиП ТюмГУ,
специальность «Таможенное дело»
baker22.92@mail.ru
Э.А. Дударева,
доцент кафедры
таможенного дела ИГиП ТюмГУ,
кандидат педагогических наук

В связи со сложной геополитической обстановкой, оказывающей влияние на развивающиеся международные процессы, формирование транспортного коридора «Арктика — Азия» является важным фактором формирования интеграционных процессов на евразийском экономическом пространстве, поддержания устойчивого развития экономик стран в условиях глобализации.

Согласно определению КВТ ЕЭК ООН: «Транспортный коридор — это часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационно-правовых условий осуществления этих перевозок».

Проблема становления транспортных коридоров является комплексной, так как предполагает разработку геополитических, социальных, организационно-экономических, экологических, правовых, технических и технологических основ, формирующих экономическое пространство, опирающихся на теорию пространственного развития (Л. Б. Вардомского, А. Г. Гранберга, Г. В. Иоффе, Т. Х. Нефедовой, А. Н. Швецова и др.) и институциональную теорию (Т. Веблен, Т. Гоббс, В. Гребенников, Э. Дюркгейм, В. Зотов, Р. Капелюшников, Г. Б. Клейнер Дж. Коммонс, В. Макаров, У. Митчелл, А. Нестеренко, В. Полтерович, Дж. Ходжсон, Т. Эггертсон и др.) [7]. Проблемы развития международных транспортных коридоров (МТК) рассматривались в трудах В. А. Переланова, С. М. Резера, Р. А. Фатхутдинова, Э. Чемберлина и др. [7].

Процессы глобализации ставят перед Россией стратегическую задачу — стать одним из полицентрических образований мировой системы с формированием международных транспортных коридоров на территории страны. При этом особенность геополитического и геоэкономического положения России заключается в том, что развитая Европа и развивающиеся страны АТР значительную часть планов своего развития связывают с эксплуатацией природных ресурсов России, укреплением экспортно-сырьевой ориентации ее экономики. В то же время минерально-сырьевой комплекс, являющийся фундаментом экономики страны и в значительной степени обеспечивающий ее экономическую безопасность, сегодня также переживает кризис. Без принятия специальных мер Россия, имеющая экспортно-сырьевую направленность экономики и более чем двукратное превышение энергоемкости своей продукции, относительно экономически развитых регионов мира неизбежно будет: все больше становиться сырьевым придатком экономически более развитых регионов; далее терять продовольственную безопасность и свой промышленный потенциал, не связанный с экспортно-сырьевой направленностью продукции (а формирующиеся транспортные коридоры и вхождение России в ВТО будут обеспечивать доступ на рынок страны более конкурентной продукции из промышленно развитых стран).

Долговременные системные вызовы происходящих в мировой экономике процессов требуют решения следующих задач [6]:

- перехода к новой модели пространственного развития экономики, которая включает в себя формирование территориально-промышленных комплексов, ориентированных на высокотехнологичное производство и опирающихся на развитие энергетической и транспортной инфраструктуры;
- формирования евразийского экономического и единого транспортного пространства;
- разработки эффективных механизмов взаимодействия общества, бизнеса и государства в достижении поставленных целей развития;
- развития транспортной системы опережающими темпами по сравнению с отраслями экономики и социальной сферой, снимающими инфраструктурные ограничения перспектив их развития;
- создания современной товаропроводящей сети и новых транзитных транспортных магистралей, евроазиатских транспортных коридоров с интегрированной сетью транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих развитие международных перевозок и предоставление широкого спектра конкурентоспособных услуг;
- формирования транспортной системы в тесной взаимосвязи с направлениями и масштабами социально-экономического развития;
- повышения роли государства и активной позиции органов государственной власти в совершенствовании транспортной системы.

Россия не должна спешить с транспортными коридорами в развитые страны. Они необходимы к территориям, над которыми имеется возможность нарастить имеющееся технологическое преимущество. В текущей экономико-политической ситуации, в которой сейчас находится РФ, необходима ориентация на внутреннее производство и укрепление внешнеторговых связей со странами ближнего зарубежья. В документах, определяющих дальнейшее развитие экономики и социальной сферы страны, к числу ограничений, сдерживающих развитие, отнесено отсутствие современной транспортной инфраструктуры. Транспорт включен в число крупнейших системообразующих отраслей, тесно связанных со всеми элементами экономики и социальной сферы [1], [2], [3], [4] и др.

Россия географически находится между крупнейшими экономическими регионами мира — странами Евросоюза и стремительно развивающимся Азиатско-Тихоокеанским регионом (АТР). Россия оказалась на пути формирования и развития транспортных и торговых коридоров между Западом и Востоком. Однако Россия, относительно экономически развитых стран, имеет не только низкие скорости транспортных потоков, но и тенденцию к дальнейшему их снижению. Это очень важный, интегральный показатель, характеризует замедление процессов в экономике и социальной сфере [6].

На сегодняшний момент основные международные транспортные коридоры находятся в европейской части страны, и проходят по южной территории страны с запада на восток. Действующая транспортная инфраструктура страны не позволяет в полной мере развить экономический потенциал в отдаленных регионах страны.

В рамках Уральского Федерального округа актуально развитие транспортного коридора «Арктика-Азия», что позволило бы аккумулировать мощь территориально-производственного комплекса в рамках региона так и на международном уровне в рамках Евразийского экономического союза. В ближайшей перспективе он будет единственным звеном, связывающий все международные транспортные коридоры, проходящие с запада на восток.

Институциональная основа транспортного коридора «Арктика-Азия» помимо интеграционно-проектной и научной основы представляет собой нормативно-правовую основу (двусторонние межправительственные и межрегиональные (приграничные) договоры и соглашения, а также многосторонние договоры и соглашения в составе международных организаций (ШОС, СНГ, ЕврАзЭС, ТС, ЕЭП, ЕАЭС) и финансово-инвестиционную основу регулирования (Межгосударственный банк государств-участников СНГ, Евразийский банк развития (ЕАБР), Евразийский фонд стабилизации и развития (Е Ф С Р), Финансово-банковская ассоциация стран-участниц Шанхайского сотрудничества (ФБА СУШС) и др.

Рассмотрим более подробно транспортный коридор «Арктика — Азия» на евразийском экономическом пространстве.

Арктика — Северный морской путь. Является сосредоточением важнейших глобальных проблем современности, в первую очередь минерально-сырьевой и топливно-энергетической. Этим объясняется нарастающий интерес к арктическому региону не только со стороны США, Канады, Норвегии и Дании, входящих в арктический совет и развивающих свою инфраструктуру, но и стран, далеких от арктической зоны, например, Японии, Китая, Германии, Франции, и, безусловно, со стороны транснациональных корпораций, в первую очередь стремящихся к доступу к энергоресурсам и контролю за ними.

Полярная магистраль. Предполагается, что в пределах России она будет проходить от Салехарда (Лабытнанги) до Игарки и далее через Эвенкию и Западную Якутию до Якутска. В западном направлении — на Воркуту и в сторону скандинавского региона. Магистраль на всем протяжении должна проходить через территории, богатые природными ресурсами, дефицитными на отечественном и мировом рынках.

Северный транспортный коридор. Является неотъемлемой частью Северо-Сибирской железнодорожной магистрали и автодорожного маршрута федерального значения «Север-Запад-Сибирь» (Санкт-Петербург — Котлас — Сыктывкар — Пермь — Ханты-Мансийск — Сургут — Нижневартовск — Томск). В транзитном отношении Севсиб станет продолжением БАМа, а в дальнейшем, после соединения с железнодорожным направлением Архангельск — Сыктывкар — Пермь (проект «Белкомур»), получит выход к портам Баренцева и Белого морей и, возможно, выход в скандинавские страны. Для соединения Севсиба и Белкомура в северный транспортный коридор на территории ТПК необходимо построить новые участки железных дорог Салым — Ханты-Мансийск — Приобье — Ивдель — Соликамск и Нижневартовск — Усть-Илимск. Формирование автодорожного маршрута по территории ТПК практически завершено. В стратегическом плане это направление, пересекая важнейшие сырьевые базы страны, станет элементом будущей Северо-Сибирской магистрали, соединяющей северо-западные регионы и границы России с Евросоюзом, Дальним Востоком и Тихим океаном по линии Санкт-Петербург — Котлас — Ивдель — Ханты-Мансийск — Сургут — Нижневартовск — Белый Яр — Абалаково — Усть-Илимск — БАМ и обеспечивающей создание транспортной инфраструктуры для формирования второго промышленного пояса Сибири.

Транссиб. Обеспечивает доставку грузов и пассажиров в направлении Западная Европа — Восточная Азия, а также функционирование сформировавшегося вдоль Транссиба первого промышленного пояса Сибири.

Сеть автомобильных дорог Казахстана. Вхождение автодорожного коридора в сеть автомобильных дорог Казахстана обеспечит связь с транспортными потоками в направлениях: стран Европы и Дальнего Востока; Китая и далее на страны Юго-Восточной Азии; стран Центрально-Азиатского региона и далее — на страны Закавказья, Иран и Турцию.

Автодорожный коридор Тюмень — Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард. Обеспечивает автотранспортный выход крупнейшему в мире региону по добыче углеводородного сырья, во многом определяющему энергетическую и экономическую безопасность страны. Его дальнейшее развитие в Арктическую зону, все более сосредотачивающую в себе глобальные проблемы современности, актуально и отвечает основным положениям Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ в 2009 году [4].

Возможны следующие маршруты: №1: Петропавловск — Ишим — Тюмень — Тобольск — Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард; №2: Петропавловск — Курган — Тюмень — Тобольск — Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард; №3: Петропавловск — Макушино — Ишим — Вагай — Тобольск — Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард; №4: Петропавловск — Ишим — Вагай — Тобольск — Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард. Сегодня трудно однозначно отдать предпочтение одному из маршрутов. Необходимо технико-экономическое обоснование, учитывающее интенсивности и распределение транспортных потоков по различным участкам дорог.

На развитие автодорожного коридора существенное воздействие должно оказать формирование транспортных узлов (перераспределение транспортных потоков по различным видам транспорта) в городах Тюмени и Сургуте, а в перспективе и в Салехарде. Представляется целесообразным определение для автодорожного коридора аналогичных транспортных узлов и в республике Казахстан.

Реализация транзитного потенциала Югры возможна при комплексном развитии крупных транспортных коридоров в направлениях «Запад — Восток» (формирование Севсиба, автодорожного маршрута федерального значения «Северо-запад — Сибирь») и «Север — Юг» (Северный морской путь — Средняя Азия). Увеличение транзита требует качественно нового развития транспортных узлов и терминально-логистических комплексов [5].

Выводы. С расширением межгосударственных экономических связей динамично развивается обмен торговыми потоками между странами, увеличиваются объемы как внутренних, так и транзитных перевозок. Существенное снижение удельных энергозатрат, повышение скоростей транспортных потоков (или оборачиваемости капитала) одновременно делает пространство инвестиционно привлекательным. Создание транспортного коридора «Арктика — Азия» определяется необходимостью поддержания устойчивого развития экономик стран на евразийском экономическом пространстве, повышения качества жизни населения в условиях глобализации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. «Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденная Правительством РФ от 17 ноября 2008 г. №1662-р.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. №1734-р.
3. Приоритетные направления сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, утвержденные Решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств «О приоритетных направлениях сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года» от 14 ноября 2008 г.
4. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации на период до 2020 года», утвержденная Указом Президента РФ от 12 мая 2009 г. №537.
5. О государственной программе Ханты-Мансийского автономного округа — Югры «Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа Югры на 2016 — 2020 годы» (с изменениями на: 22.11.2015).
6. Табаков Н. В. Коридор «Арктика — Азия» — важный элемент формирования интеграционных процессов на евразийском экономическом пространстве // Дороги России. 2014. — №3. — С. 50-59.
7. Татаркин А. И., Романова О. А. Промышленная политика: теоретические основы, практика реализации // Региональная экономика: теория и практика. 2012. — №6. — С. 19–23.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ КАК СПОСОБ ПОСТРОЕНИЯ ПАРТИЦИПАТИВНОЙ МОДЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В РОССИИ

Е.В. Кузнецова,
студентка 2 курса ИГиП ТюмГУ
направление «Юриспруденция»
ekuznetsova@gmail.com

Научный руководитель:
Д.А. Авдеев,
доцент кафедры конституционного и
муниципального права ИГиП ТюмГУ,
кандидат юридических наук, доцент

Анализ современной российской действительности вызывает множество неоднозначных мнений относительно «правильности» выбранного страной пути развития, ведь, если судить по складывающейся практической реализации конституционных положений, можно сделать вывод о том, что наш Основной Закон и тот общественный и государственный