

*ФЕДЯКИН Алексей Владимирович
доктор политических наук,
профессор, заведующий
кафедрой «История»,
Российский университет
транспорта, Москва, Россия
politologia-MIIT@yandex.ru*

*FEDYAKIN Aleksey Vladimirovich
doctor of political sciences,
professor, head of department
«History» of Russian university of
transport, Moscow, Russia
politologia-MIIT@yandex.ru*

Государственная транспортная политика и эвристические возможности отраслевой политологии/State transport policy and heuristic possibilities of branch political science

Аннотация

В статье ставится проблема недооценки эвристического потенциала отраслевой политологии значительной частью отечественного научного сообщества, а также приводятся аргументы в пользу пересмотра сложившегося подхода к данной области политической науки. На примере транспортной политики – одного из системообразующих направлений деятельности государства – показываются исследовательские возможности отраслевой политологии и обозначаются перспективы комплексного изучения отраслевых политик. Учитывая неуклонно увеличение числа последних в современных социально-политических реалиях, делается вывод об особом значении профильных отраслевых политологических исследований для реализации целей и удовлетворения запросов государства в связи с реализацией им конкретных направлений своей деятельности.

Ключевые слова

Государственная транспортная политика; отраслевая политология; направления деятельности государства; современная Россия.

Abstract

The article raises the problem of underestimation of the heuristic potential of branch political science by a significant part of the domestic scientific community, and also provides arguments in favor of revising the existing approach to this field of political science. Using the example of transport policy – one of the system-forming areas of the state's activity, the research capabilities of branch political science are shown and the prospects for a comprehensive study of branch policies are outlined. Taking into account the steady increase in the number of this policies in modern socio-political realities, the conclusion is made about the special importance of specialized branch political science research for the realization of goals and meeting the requests of the state in connection with the implementation of specific areas of its activities.

Keywords

State transport policy; branch political science; areas of state activity; modern Russia.

Вступившая в «возраст Христа» институционализируемая российская политическая наука¹, пройдя период становления в условиях кардинальных общественных трансформаций внутри страны и тектонических сдвигов на международной арене, а также перейдя к стадии роста, который в ситуации аксиологической и методологической неопределенности 1990-х – начала 2000-х гг. неизбежно сопровождался рецепцией, подчас некритической, зарубежных, прежде всего западных, парадигм и связанного с ними лексикона, исследовательского инструментария и т.д., в настоящее время, уже обладая собственными теоретико-концептуальными наработками, развитым понятийно-категориальным аппаратом и в достаточной степени апробированной методологией, восходящими к богатейшей и во многом старейшей, по сравнению с заграничными аналогами, самобытной традиции общественно-политической мысли, вместе с тем, парадоксальным образом обнаруживает либо полное игнорирование целого ряда актуальнейших проблем, либо явно недостаточное внимание к ним.

В число этих исследовательских проблем, имеющих ярко выраженную практическую направленность и очевидную социальную значимость, своевременность и качество решения которых затрагивает не только настоящие, но и будущие поколения российских граждан, входит комплекс вопросов, касающихся формирования и реализации транспортной политики – эффективной, отвечающей внутренним и внешним вызовам, а также ориентированной на положительные результаты в ближайшей и отдаленной перспективе совокупности упорядоченных по времени, ориентированных на решение конкретных задач, а также опирающихся на достаточное ресурсное обеспечение мер и действий государства сфере транспорта. В сфере, являющейся базовой, общесистемной, структурообразующей, чье устойчивое функционирование затрагивает абсолютно все области общественной жизнедеятельности и отрасли экономики, а ход и направленность

¹ Напомним, что начало официального признания отечественной политологии было положено Постановлением Государственного комитета Совета Министров СССР по науке и технике от 4 ноября 1988 г. № 386 «О номенклатуре специальностей научных работников», в которую впервые были включены специальности по политическим наукам (теория и история политической науки; политические институты и процессы; политическая культура и идеология; политические проблемы международных систем и глобального развития; философия политики и права; политическая социология; стратегия (в т.ч. военная политология); прикладная культурология). Принятый 25 января 1989 г. за № 1 приказ Высшей аттестационной комиссии при Совете Министров СССР предписывал всем организациям, осуществляющим аттестацию научных и научно-педагогических работников, руководствоваться новой номенклатурой специальностей.

развития прямо или косвенно влияют на всю социальную динамику, тем самым неизбежно переходя в пространство политики.

Как было верно замечено отечественными учеными и мыслителями еще в конце XIX – начале XX вв. (т.е. задолго до появления многих, не побоимся этого слова, «кичливых» зарубежных политологических школ и т.п. структур, а равно их доморощенных почитателей), «путь сообщения вообще – элемент в жизни людей, без которого они не могут существовать... степень культуры народа зависит непосредственно от состояния у него путей сообщения»¹. При этом ими было сразу обращено внимание на то, что «улучшение водяных и сухопутных сообщений... составляют такие серьезные потребности общественной жизни, рациональное удовлетворение которых не может и не должно быть поставлено в зависимость от интересов частных лиц или отдельных обществ», а потому «заведование сооружением и эксплуатацией» этих сообщений следует считать «одной из функций правительственной власти, так как потребность передвижения настолько существенна для всех общественных интересов»². Более того, российскими авторами особо подчеркивалось, к примеру, в отношении такого вида транспорта общего пользования, как железнодорожный, что «Теснейшая связь со всем государственным организмом и в частности народным хозяйством заставляет в настоящее время смотреть на железные дороги как на оружие, обязанное безопасно, срочно и экономно выполнять перевозки, отвечающие требованиям целой страны. Требования эти возрастают с каждым днем и с каждым днем задача об их удовлетворении делается все более и более ответственной, сложной и трудной. Малейшие ошибки или недостатки в этом деле могут в настоящее время повлечь за собой совершенно несоизмеримые последствия; поэтому во всем железнодорожном хозяйстве чрезвычайно быстро появляются все новые и новые потребности, немедленное удовлетворение которых является предметом крайней необходимости и во многих случаях даже государственной важности»³.

Сегодня можно удивляться не только тому, как такое богатое идейно-теоретическое наследие, характеризующееся в том числе отраслевой политологической направленностью, удивительно прозорливое – сохраняющее свою актуальность спустя сто и более лет, вместе с тем, оказалось вне фокуса внимания соответствующих научных

¹ Цит. по: XIX век – век железных дорог. Вступительная лекция в курс сооружения и содержания железных дорог, читаемый для служащих на Юго-Западных железных дорогах. Инженера А.А. Абрагамсона. Киев: Типолитография товарищества И.Н. Кушнерев и Ко, 1901. С. 3.

² Цит. по: Головачов А.А. История железнодорожного дела в России. СПб.: Типография Р. Голике, 1881. С. 5, 8.

³ Цит. по: Основные принципы проектирования плана и профиля железных дорог с электрической тягой. Доклад члена Комиссии инженера Г.Д. Дубелира IV секции Комиссии по рассмотрению вопросов о применении электрической тяги на путях сообщения. 4 декабря 1902 г. СПб., 1904. С. 1.

коллективов и их отдельных представителей¹. Автор, имея за плечами многолетний опыт работы в Экспертном совете по политологии ВАК при Минобрнауки России, а также в редколлегиях целого ряда специализированных периодических научных изданий, может вполне обоснованно заявить, что проблематика, связанная с осмыслением не только транспортной политики² (и, соответственно, образующая такую область исследований, как транспортная политология), но и подавляющего большинства других направлений политики государства (т.е. того, что составляет предметное поле отраслевой политологии в целом), за последние два-два с половиной десятилетия устойчиво оказывалась на периферии научного дискурса. Вышедших в свет профильных публикаций, а тем более защищенных кандидатских и докторских диссертаций по политическим наукам оказалось ничтожно мало. Более того, за все эти годы неоднократно приходилось наблюдать, мягко говоря, ироничное отношение так называемых «корифеев» от академической политологии (кстати сказать, в большинстве своем политологами по базовому образованию не являющихся) к государственным политикам в целом и той или иной государственной политике (инновационной, промышленной, энергетической, семейной, молодежной и т.д.) в частности³. Чего стоит одно только обсуждение, предшествовавшее введению приказом Минобрнауки России от 24 февраля 2021 г. № 118 новой Номенклатуры научных специальностей, по которым присуждаются ученые степени (в ней впервые появилась специальность 5.5.3 – Государственное управление и отраслевые политики).

Впрочем, выяснение того, почему отраслевая политология долгое время пребывала у нас «в загоне», не является целью настоящей статьи. Общеизвестно, и об этом мы сказали выше, что первоначальный вариант теоретико-методологического каркаса российской политологии формировался на основе копирования зарубежных моделей, т.е. по сути представлял собой некую совокупность переводных текстов и их последующих интерпретаций отечественными позднеперестроечными и раннепостсоветскими исследователями. Возможно, в этих текстах просто не было

¹ Судя по обнаруженным нами отметкам в формулярах, многие представленные в центральных библиотеках страны издания отраслевой направленности, в частности, в области транспортной политики, последний раз оказывались в руках читателя даже не 5–10, а 20 и более лет тому назад.

² Подробно см.: Горбунов А.А. Транспортная политика государства: институты, ресурсы, технологии // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура: научный и социокультурный журнал. 2018. № 1. С. 17–21.

³ Возможно, в сознании немалой части представителей отечественной политологии все еще господствуют установки прошлого, в частности, советской теории государства и права, в которой в числе внутренних функций государства выделялась хозяйственно-организаторская, но при этом не было сказано ни единого слова о государственной политике (см., например: Теория государства и права / Под ред. А.М. Васильева. 2-е изд. М.: Юридическая литература, 1983. С. 200–202).

ничего такого, что относилось бы к предметному полю отраслевой политологии (в самом деле, откуда, например, в среднестатистической западноевропейской стране взяться государственной лесной политике или политике в сфере ВПК?). Возможно, зарубежная политическая наука, довольно долго являвшаяся образцом для подражания у первых поколений российских политологов (а у некоторых, говоря откровенно, остающаяся таковой и поныне), априори или, во всяком случае, в последние десятилетия не является ориентированной на изучение государства как самостоятельной – а главное – самодостаточной организующей, управляющей, контролирующей и т.д. силы, задающей вектор той или иной сфере жизни социума, определяющей приоритеты и динамику ее развития и т.д. И, возможно, неслучайно в иностранных источниках и их отечественных «кавер-версиях» вместо термина «государственная политика» нередко используется «публичная политика», что, конечно же, не одно и то же – ни в теории, ни на практике (разве может быть, к примеру, публичной политика государства в сфере обеспечения национальной безопасности и обороны? Очевидно, что от такого государства в миг ничего не остается!)

Если же решительно вывести за рамки анализа трудности перевода, имевшее место многолетнее и весьма откровенное заискивание перед «коллективным Западом» отдельно взятых «грантоедов», практиковавших привнесение в русский язык англицизмов и американизмов (можно подумать, что дворник, нареченный «менеджером по клинингу», будет лучше подметать улицу), особенности и проблемы восприятия современных политических реалий некоторыми индивидами, а также разного рода эмоционально окрашенные и логически небезупречные доводы, то в сухом остатке перед нами встает вопрос о том, достаточны ли основания для констатации самостоятельности предметных областей, образующих отраслевую политологию. Иными словами, насколько состоявшимися и устойчивыми, относительно других, получивших всеобщее научное признание социально-политических феноменов, являются те или иные государственные политики – научно-техническая, информационная, культурная, образовательная, региональная, та же транспортная и пр. – как сферы деятельности государства и предметы исследования отраслевой политологии?

Прежде всего, следует отметить, что границы сферы современной политики неуклонно расширяются, хотим мы того или нет. То, что раньше казалось далеким от политики, то, чему политическое было изначально вообще не характерно, теперь стремительно политизируется, обретает черты политического явления: медицина и здоровье, театр и кино, спорт и туризм, флора и фауна, и т.д. А там, куда проникает политика – со свойственными ей формами и методами межсубъектной конкуренции, преимущественно нравственно-релятивистским отношением к действительности, культом политических технологий и т.д., на определенном этапе с неизбежностью появляется государство.

Но не для механистического огосударствления той или иной сферы, а для придания ее состоянию определенной упорядоченности, оказания на нее управляющего воздействия, привнесения в ее развитие основ целеполагания и т.д. И чтобы все это реализовывалось максимально эффективно, с достижением ожидаемого общественно-полезного результата, государство должно перейти от первоначального этапа своего присутствия во «вновь политизированной/обретшей политические черты» сфере и характерных для него бессистемных точечных мер и управленческих импровизаций к следующему, на котором происходит стратегическое ориентирование, определение приоритетов, постановка цели и задач, детальная проработка путей и механизмов их проведения в жизнь, увязка их по времени и ресурсам, а также с целями и задачами других областей государственной жизни и т.д. Как только такой этап обозначается – а маркерами здесь выступают постоянное внимание руководства страны, находящее отражение в публичном политическом дискурсе, утверждение соответствующих документов концептуально-доктринального характера, разработка и принятие профильного законодательства и т.д.¹ – возникают достаточные основания для того, чтобы говорить о политике государства в той или иной сфере как о самостоятельном направлении его деятельности.

Кроме того, современные социополитические реалии чрезвычайно сложны и многообразны, обнаруживаемые в ходе обусловленной ими событийной динамики причинно-следственные связи между теми или иными явлениями необычайно инвариантны и разнокачественны, а разворачивающиеся в данных реалиях процессы крайне разнонаправленны и порой труднопредсказуемы. Это, помимо прочего, усиливает взаимообусловленность стратегических приоритетов и текущих задач как отдельных, смежных по своему содержанию, так и целых групп (блоков) отраслевых государственных политик, повышает степень взаимозависимости используемых для достижения поставленных целей ресурсов, механизмов, технологий и т.д. А потому, при всей присущей им обособленности

¹ Конечно, постоянное упоминание о соответствующей сфере высшим государственным руководством или иными представителями политико-управленческого класса, а равно разработка связанных с ней стратегий и т.д. еще не означают адекватного отражения в сознании власть имущих и глубокого концептуального осмысления в текстах доктринальных документов особенностей рассматриваемой сферы. Равно как и наличие специального законодательства, каким бы детально проработанным и т.д. оно ни было, отнюдь не всегда автоматически предполагает его неукоснительное исполнение. Поэтому важнейшей составляющей государственной политики в той или иной сфере, безусловно, должен быть контроль над реализацией документов стратегического планирования и правоприменительной практикой. Лишь тогда можно будет ожидать от такой политики должной результативности. Вместе с тем, очевидно и то, что отсутствие документов стратегического планирования и профильных нормативных актов в соответствующей сфере свидетельствует о ее отсутствии в числе приоритетных направлений деятельности государства.

как самостоятельным сферам деятельности государства, отраслевые политики обнаруживают вполне закономерную общность имманентных им свойств, качеств, отношений, логики и т.д., взаимоналожение предметных областей и взаимопересечение целеустановок. Скажем больше: в современных крайне непростых условиях осуществляемая национальным государством, стремящимся к самосохранению в беспокойном настоящем и гарантированному устойчивому развитию в неопределенном будущем, политика – это открытая разветвленная и сложноструктурированная система, в которой каждый ее элемент – отдельно взятое направление государственной политики – представляет собой неотъемлемую часть единого механизма, вносящую свой вклад в эффективное функционирование последнего. А потому в целом ряде случаев попытки осуществления на практике жесткой дифференциации государственных политик, например, по приоритетным направлениям, ресурсному обеспечению, административно-управленческим механизмам и т.д., могут оказаться контрпродуктивными (уместно в этой связи вспомнить дискуссии о том, быть ли российскому транспортному ведомству единым или разделиться по видам транспорта общего пользования, как это было в прошлые периоды отечественной истории).

Соответственно, отраслевая политология как одна из динамично развивающихся областей политической науки призвана комплексно и всесторонне исследовать предметное поле государственной политики во всем многообразии составляющих ее направлений, число которых постоянно увеличивается, а при фокусировке внимания на отдельных сферах деятельности государства – тех или иных государственных политиках – изучать их отраслевые особенности и конкретную специфику. Опираясь на фундаментальные подходы общей политологии, на классические знания о мире политического, отраслевая политология формирует область научных исследований, имеющих конкретную профессиональную привязку и ориентированных на практический результат. Иными словами, отраслевая политология не просто рассматривает политику государства и познает все аспекты, стороны, грани и т.д. данного феномена, но и дает научно обоснованный и содержательно исчерпывающий ответ на вопрос, как грамотно формировать и эффективно реализовывать государственную политику в конкретной сфере.

При этом, опираясь на фундаментальный базис, который отражает понимание единства всех направлений политики современного государства и исключает фрагментарное (равно как и гипертрофически-иерархизированное) их восприятие, отраслевая политология способствует развитию межвидовых (кросс-сферных) знаний и междисциплинарных направлений научных исследований, создавая пространство для маневра на этапе поиска эффективных моделей государственной политики, а также при переходе к этапу их практической реализации. Современные политические реалии и

явления, не наблюдавшиеся ранее, для своего осмысления требуют не просто нестандартных, но и авангардных, с точки зрения классической политологии, эвристических подходов, которые и может предложить отраслевая политология, в силу специфики изучаемого предмета достаточно восприимчивая к новациям и методологически более гибкая. Без преувеличения, отраслевая политология – это ответ политической науки на вызовы XXI столетия.

Хотим быть понятыми правильно. Мы, безусловно, преклоняемся перед общеполитологическим знанием, без освоения которого невозможно осмыслить фундаментальные основания государства и принципы его функционирования, сформировать общее представление о мире политического, о доминирующих процессах, разворачивающихся и протекающих в нем, о ключевых тенденциях политических изменений и т.д. Достижения классической политической науки позволяют сформировать обобщенный взгляд на политические феномены и реалии, в том числе связанные с государством и проводимой им политикой. Но этого взгляда в современных условиях будет недостаточно для решения конкретных внутри- и внешнеполитических задач. Дело даже не в том, что многие концепты, еще вчера считавшиеся ультрамодными («демократический транзит», «переходное общество», «электоральное участие» и т.д.), сегодня утратили свою актуальность. И даже не в том, что, кроме западного, существует еще и, как минимум, незападный политический пространственно-временной континуум, и целый ряд других самобытных континуумов и миров, включая Русский мир. Важно то, что область знаний, изучающая реальную политику, должна ориентироваться не только на констатацию свершившегося и объяснение причин произошедшего, и даже не только на абстрактное прогнозирование будущего, но уже на его стратегическое проектирование, а также планирование оптимальных сроков и путей практической реализации задуманного в той или иной сфере. Очевидно, что именно отраслевая политология, знающая о соответствующей области государственной деятельности всё, а, кроме того, постоянно обновляющая свой эвристический арсенал, позволяет в должной мере и максимально эффективно решать практико-ориентированные задачи, что называется, здесь и сейчас, применительно к конкретным политическому времени и политическому пространству.

Что же касается предмета транспортной политологии как одного из направлений отраслевой политологии, то им является государственная транспортная политика в целом и ее место в системе отраслевых политик в частности, особенности ее формирования и реализации в конкретных пространственно-временных условиях. При этом, учитывая специфику объекта исследования – транспорта, который, в силу своей природы, не может быть исключен из широкого социально-гуманитарного и естественнонаучного контекста, чья деятельность характеризуется экстерриториальностью, функционированием в различных пространствах (от локального до

глобального и даже космического) и средах (на земле, под землей и над землей, на воде и под водой и т.д.), имеются достаточные основания считать транспортную политологию междисциплинарным научным направлением, так или иначе стыкующимся и пересекающимся с широким спектром областей знания, образующим целый комплекс межпредметных связей.

Это, прежде всего, ключевые направления политической науки (например, теория политики, политический менеджмент, политический анализ и прогнозирование, политическая регионалистика, геополитика и т.д.), а также основные субдисциплины транспортной науки (в частности, общая теория транспорта, транспортные системы и процессы, менеджмент на транспорте и пр.). Это также:

- исторические науки (всеобщая история, история Отечества, история науки и техники, история транспорта и пр.);

- экономические науки (в том числе политическая экономия, экономическая география, экономика народного хозяйства, отраслевая экономика и т.д.);

- юридические науки (государственное (конституционное) право, административное право, международное право, транспортное право и его отдельные отрасли – морское право, воздушное право и пр.).

Сразу оговоримся, что данный перечень отнюдь не является исчерпывающим – напротив, он будет постоянно расширяться, учитывая названную выше специфику объекта исследования.

Важно другое: междисциплинарность транспортной политологии, синтетичность ее предметного поля и вытекающий из этого методологический плюрализм способны многократно усилить ее эвристические возможности, выйти теоретическим исследованиям и прикладным разработкам на принципиально новый уровень, не только отвечающий многообразным вызовам и актуальным требованиям времени, но и обращенный на перспективу, в будущее.

А вызовов в области транспортной политики сейчас, действительно, немало. Применительно к российским общенациональным приоритетам, обозначенным в посланиях Президента РФ Федеральному Собранию, указах главы государства, документах стратегического планирования и профильном законодательстве, перед отечественным транспортом стоит задача не только комплексной модернизации и перехода к более эффективному функционированию отрасли на инновационных началах (на это направлены в том числе: внедрение цифровых технологий, использование новых конструкционных и строительных материалов, переход на альтернативные и экологически чистые виды топлива, обеспечение комплексной безопасности объектов транспортной инфраструктуры, внедрение беспилотных транспортных средств, интеграция всех видов транспорта общего пользования на основе передовых технологий перевозки пассажиров и грузов, развитие форм ГЧП на транспорте, подготовка кадров и рациональное использование человеческого капитала и т.д.), но и активного участия в повышении

социально-экономического потенциала всей страны, в обеспечении прорывов в ключевых областях общественной и государственной жизнедеятельности.

«Миссия государства в сфере обеспечения функционирования и развития транспортной системы, – как отмечено в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, – заключается в создании условий для повышения качества жизни и здоровья граждан, экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики, укрепления безопасности и обороноспособности страны, реализации ее транспортного потенциала через опережающее развитие транспортной инфраструктуры и расширение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам с минимальным воздействием на окружающую среду и климат, использование географических особенностей Российской Федерации в качестве ее конкурентного преимущества»¹.

В этой связи перед отечественной транспортной политологией стоят конкретные научные и практические задачи, которые в конечном итоге направлены на реализацию жизненно важных национальных интересов и приоритетов, удовлетворение общественных и государственных запросов, а также решение системных проблем, связанных с неуклонным возрастанием роли и значения транспортных коммуникаций в современном российском социуме. В их числе: обеспечение транспортной связанности регионов и отдельных территорий (без этого нельзя сохранить единство и целостность страны), повышение мобильности населения (без этого невозможна социальная мобильность) и доступности транспортных услуг (без этого недостижимо конституционно закрепленное равенство прав и свобод всех граждан), развитие транспортных систем регионов, сельских территорий и мегаполисов² (без этого не представляется возможным устойчивое функционирование экономики, да и страны в целом). Полагаем, что у транспортной политологии на современном этапе есть все возможности справиться с данными задачами.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Горбунов А.А. Транспортная политика государства: институты, ресурсы, технологии // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура: научный и социокультурный журнал. 2018. № 1. С. 17–21.

2. Федякин И.В. Развитие российских городов и мегаполисов как приоритетное направление современной государственной политики // Вестник Российской нации. 2018. № 5. С. 22–55.

¹ Цит. по: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLI0nUT91RjCbeR.pdf> (дата обращения: 10.01.2022).

² Подробно см.: Федякин И.В. Развитие российских городов и мегаполисов как приоритетное направление современной государственной политики // Вестник Российской нации. 2018. № 5. С. 22–55.

REFERENCES

1. Gorbunov A.A. Transport policy of the state: institutions, resources, technologies [*Transportnaja politika gosudarstva: instituty, resursy, tekhnologii*] // SEARCH: Politics. Civics. Art. Sociology. Culture: scientific and socio-cultural journal. 2018. No. 1. P. 17–21.
2. Fedyakin I.V. The development of Russian towns and megacities as a priority direction of modern state policy [*Razvitije Rossijskikh gorodov i megapolisov kak prioritetnoe napravlenije sovremennoj gosudarstvennoj politiki*] // Bulletin of Russian nation. 2018. No. 5. P. 22–55.