

*МАЙОРОВА Мария Алексеевна
старший преподаватель,
Государственный академический
университет гуманитарных наук,
Москва, Россия
bronskaya02@mail.ru*

*MAYOROVA Maria Alekseevna
Senior Lecturer, State Academic
University of Humanities,
Moscow, Russia
bronskaya02@mail.ru*

*БРОНСКАЯ Екатерина
Владиславовна
специалист, Московский
городской педагогический
университет, Москва, Россия
bronskaya02@mail.ru*

*BRONSKAYA Ekaterina
Vladislavovna
Specialist, Moscow City
Pedagogical University,
Moscow, Russia
bronskaya02@mail.ru*

Страновое транспортное лидерство: концептуализация понятия/ Country-based transport leadership: conceptualization of the concept

Аннотация

Лидерство как социо-гуманитарная концепция в современных научных направлениях изучается в связи с возможностью рассматривать поведение субъекта в системе общественных отношений. Несмотря на то, что концепция лидерства изначально рассматривалась на уровне индивидов, в современной политологической мысли происходит расширение сфер применения социально-психологической методологии, одной из которых является область международного взаимодействия. В международных отношениях концепция лидерства может быть рассмотрена на основании деятельности государств, происходящей в международном сообществе, где транспорт выступает одной из них. В статье предлагается теоретическое обоснование транспортного лидерства государств на международной арене.

Ключевые слова

Лидерство в международных отношениях; транспорт; страновое лидерство; транспортное лидерство.

Abstract

Leadership as a socio-humanitarian concept in modern scientific directions is studied in connection with the opportunity to study the behavior of a subject in the system of public relations. The relevance of understanding leadership as a phenomenon is confirmed especially in the political sphere, where to understand the balance of power it is necessary to know the tactics and strategy of the players formed based on a set of internal qualities of a social subject. Even though the concept of leadership was initially considered at the level of individuals, in modern political science there is an expansion of the spheres of application of socio-psychological methodology, one of which is the field of international interaction. In

international relations, the concept of leadership can be considered on the basis of the activities of States taking place in the international community, where transport is one of them. The article offers a theoretical justification of the transportation leadership of states in the international arena.

Keywords

Leadership in the world; transport; country's leadership; transport leadership.

Теория лидерства в международных отношениях

В современной науке о международных отношениях отдельной концепцией, изучающей мировую политическую динамику, является теория лидерства, восходящая в таким наукам, как психология и социология. Изучение мировых политических интеракций с точки зрения лидерства предоставляет исследователям возможность рассмотреть отношения со стороны более субъектной позиции, в которой на первый план анализа выходит поведенческая линия наблюдаемого актора. По мнению Д.М. Темникова, в рамках исследования лидерства в международном масштабе наиболее интересным представляется изучение «субъективно-объективной способности субъекта мировой политики формировать или влиять на формирование мирового порядка, навязывать другим своё видение перспектив международного развития, противостоя при этом аналогичным устремлениям других или игнорируя их»¹.

На современном этапе развития направления исследования психологии и социологии лидерства в международных отношениях выделяют два вида лидерства на международной арене. Первым видом лидерства в международных отношениях выступает страновой. Понятие странового лидерства является в политической науке неустойчивым и до конца несформировавшимся ввиду необходимости методологической проработки и детализации понятия, однако учёные трактуют лидерство как процесс определения воли участников выстраиваемых отношений, направления политического течения, принятия точки зрения конкретных элит в рамках рассмотрения и конкретизации теоретических основ явления. Относительно масштаба выделяют глобальное, региональное и локальное лидерство².

Иным видом лидерства в международных отношениях выступает личный, который в рамках государствоцентричного подхода взаимосвязан со страновым. Личностное лидерство является более традиционно понимаемым, так как в данном случае под лидерством подразумеваются конкретные действия человека как актора в мировой

¹ Темников Д. М. Понятие мирового лидерства в современном политическом дискурсе / Д. М. Темников // Международные процессы. 2003. Т. 1, № 2(2). С. 80-90.

² Майорова М. А., Лебедева Е. И. Личностный и страновой факторы лидерства в международных отношениях: теоретические подходы // Известия Тульского государственного университета. Гуманитарные науки. 2022. № 1. С. 22-34.

политике¹. В зависимости от выбранной стратегии поведения можно определить стиль лидерства (например, мягкое, пространственное, типичное²), а также понять статусно-ролевое положение государства на международной арене в связи со взаимосвязанностью лидера и самой управляемой территории.

Изучение лидерства в международных отношениях, как уже было сказано выше, позволяет исследователям посмотреть на международный политический процесс с точки зрения поведения субъекта - индивида или страны. Тем не менее, для подтверждения факта лидерства необходимо обращаться к конкретным управленческим прецедентам в мировой политике, которые появляются на основании решений в определённых плоскостях политического развития - отраслях государственной жизнедеятельности (например, культуры, валютно-финансового положения, науки и образования и др.). Таковой, в частности, выступает транспорт и логистика.

Феноменология транспорта и международных транспортных коммуникаций

Транспорт является отраслью, которую часто выделяют как вид экономической деятельности. Однако, транспорт как феномен жизнедеятельности некоторые исследователи относят в отдельную материальную область, одновременно и входящую в политическую, экономическую, социальную и культурную сферы общества, и включающую в себя их соответственно³. Результатом организации транспортно-логистического процесса является перемещение грузов и пассажиров в пространстве и на территориях.

Понятие транспортных коммуникаций имеет мультипарадигмальный формат рассмотрения. С одной стороны, под транспортными коммуникациями понимаются физическая среда, позволяющая осуществить перемещение благодаря существованию конкретной материи (например, дороги)⁴. С другой стороны, транспортные коммуникации выражают онтологический процесс перемещения и пространственно-территориальное преодоление в виде результата деятельности⁵.

Транспортная отрасль служит инструментом пространственно-территориального управления для человека и общества.

¹ Косоруков А. А. Индивид во внешней политике // Социально-гуманитарные знания. – 2011. – №. 2. – С. 341-346.

² Майорова М. А., Лебедева Е. И. Личностный и страновой факторы лидерства в международных отношениях: теоретические подходы // Известия Тульского государственного университета. Гуманитарные науки. 2022. №. 1. С. 22-34.

³ Баранова Ю.О. Экономико-философские аспекты транспорта // Вестник СПбГЭУ. 2013. №1. С. 37-41.

⁴ Лотарёв Д.Т. Неформальные описательные модели транспортных коммуникаций, транспортных сетей и территорий в задаче о прокладке путей и коммуникаций // Труды ИСА РАН. 2009. №46. С. 259-273.

⁵ Лаврентьев А.В. Транспортные коммуникации как объект социальных исследований (краткий экскурс в методологию проблемы) // Ойкумена. 2016. №3. С. 55-64.

Осуществление управленческой функции у транспортной отрасли посредством принятия решений о создании транспортной инфраструктуры (инфраструктурных единиц – мест пребывания людей – и маршрутной линии между ними соответственно) происходит на уровне государства и политических элит, реализующих внутривнутриполитические и внешнеполитические стратегии. Использование транспортного инструмента в политическом процессе представляет возможным решать пространственно-территориальный вопрос как в рамках суверенных территорий, так и на внешних рубежах.

В мировой политике ввиду наличия международного территориально-пространственного разделения на суверенные политические субъекты транспортный вопрос в межгосударственных отношениях обретает особую грань философского и политического смыслов. Для реализации управления внешним пространством и территориями государству установить такие отношения с партнёром, при которых становится возможной реализация планов первого на территориях второго (или наоборот, в зависимости от поставленной транспортной задачи), то есть свободное осуществление деятельности за чертой установленных границ, что говорит о метафизической редемаркации территорий при успешном выстраивании транспортных коммуникаций, которая носит временный характер в рамках реализации сотрудничества.

Осуществление трансграничного взаимодействия государств возможно несколькими способами. Одним из популярных является осуществление процесса интеграции, состоящий из этапов, специфика которых направлена на снятие правовых ограничений вовремя торгово-миграционных процессов¹. Транспортные коммуникации в данном случае выступают одним из предметов договорённостей, являющихся частью общего процесса. Однако, невзирая на кажущуюся вторичность, транспортные процессы, а точнее возможность их реализации в более доступном формате, которые обеспечивают необходимые грузо- и пассажиропотоки, являются проекцией пространственной динамики в мировой политике.

Другим способом является транспортная дипломатия. Названный феномен представляет собой переговорный процесс, в ходе которого представители государств выстраивают общее информационное поле благодаря двум или нескольким точкам зрения, которое предоставляет возможность для стран найти общее мнение для реализации планов. Процессуально феномен транспортной дипломатии представляет из себя переговоры, которые можно разделить на несколько этапов, дифференцируя их по виду решаемой транспортной задачи (обозначение сути перевозочного процесса, определение предмета перевозки, осуществление пространственно-территориального анализа, а также выбор способа перевозки).

¹ Остапенко Ю.С. Понятие, формы и правовые последствия экономической интеграции государств // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. 2013. С. 1-11.

Таким образом, транспортный процесс как таковой неразрывно связан в пространственно-территориальным управлением, которое в международных отношениях сопутствует вопросам территориальных границ. Осуществление процесса перемещения – обозначение точек в пространстве и линии меж ними – сопрягается с выстраиванием отношений в мировом сообществе, которые являются базой для построения структуры политической конфигурации.

Страновое транспортное лидерство

Решение вопросов в рамках переговоров сопровождается социально-динамическим процессом определения положения сторон в системе расстановки политических сил. Вступая в отношения, страны-участники переговорного процесса исходя из своих технологических, экономических и политических возможностей предлагают решения поставленных вопросов в межгосударственном поле, влияющие на политическое существование актора на мировой арене. Решение транспортной повестки, включающей в себя переговорный процесс ввиду пространственно-территориальных юридических особенностей, сопровождается определением транспортного лидера, жизнеспособность которого выстраивается на синтезе ресурсного потенциала актора (транспортных средств, бюджета для построения и модернизации инфраструктуры, технических возможностей реализации перевозочного процесса, технологического обеспечения транспортно-логистических процессов) и непосредственных решений ответственного лица за транспортную политику в рамках обсуждаемого проекта¹.

Страновое транспортное лидерство, существующее в глобальном пространстве в рамках мировой политической динамики и в контексте реализации международных транспортных коммуникаций, конструируется на основании а) выдвижения инициатив по созданию новых транспортных проектов² б) проведения международных мероприятий, в ходе которых возможно обсуждение транспортных проектов (например, съездов международных транспортных организаций), в) финансирования строительства международной транспортной инфраструктуры³ и др. Особенностью транспортного лидерства выступает феномен пространственно-территориальной экспансии, подразумевающий осуществление пространственного контроля и пространственной динамики, подразумевающей смешение политических пространственных уровней по И. Окуневу⁴, которые, выражающегося в:

¹ Майорова М. А., Лебедева Е. И. Личностный и страновой факторы лидерства в международных отношениях: теоретические подходы // Известия Тульского государственного университета. Гуманитарные науки. 2022. № 1. С. 22-34.

² Киреева А. А. « Инициатива пояса и пути»: содержание, цели и значение // Сравнительная политика. 2018. Т. 9. № 3. С. 61-74.

³ Ефимова Е.Г., Катри П. Политические факторы формирования современной международной транспортной инфраструктуры // Вестник Санкт-Петербургского университета. 2014. №2. С. 32-55.

⁴ Окунев И. Ю. География международных отношений: структура и элементы мирового политического пространства // Вестник Пермского университета. Серия: Политология.

1. Создании инфраструктурных транспортных объектов на территории партнёра;
2. Предоставлении возможности грузам и пассажирам реализации свободы перемещения;
3. Наличии интеграционных основ сотрудничества государств, способствующих взаимному экономическому росту.

В дополнение к этому, транспортная деятельность, экзальтированная в лидерской форме поведения, также представляет возможность говорить о геополитическом продвижении актора исходя из тенденций современного геополитического направления к дифференциации общих понятий «геополитика», «географический разум» и «пространственное влияние» на сферы помимо военной силы, с помощью которых можно реализовать политико-географическое развитие государства¹. Так, транспортное лидерство основывается на организации пространства и территорий, что указывает на сопряжённость с понятием пространственного лидерства², позволяющим закрепить за актором международных отношений геополитические амбиции.

Обеспечение лидерского потенциала в сфере транспортных коммуникаций заключается в соответствующей технико-технологической подготовке, регулирующей непосредственные логистические процессы. Обеспечение технологического лидерства – независимости в области технологий и инноваций, подкрепляемой соответствующей политикой государства, наличии необходимых ресурсов, образования³ - влияет на возможность принятия автономного решения в рамках создания транспортной инфраструктуры или технологии либо экстраполяции своего технологического потенциала на партнёра по транспортному проекту, что является подтверждением лидерства и указывает на его вертикальный формат.

Оценка международного транспортного лидерства стран может быть осуществима не только политическими элитами, государственными деятелями и научными сотрудниками, но и населением государств. В контексте пассажирских перевозок современные транспортные системы выражают волю на свободное перемещение индивида как живого организма в социально-экономическом и политическом преломлении, определяя для него доступность пространства для перемещения и нахождения в нём. В контексте грузоперевозок функционирование транспортных проектов связано с товарооборотом. Оценка населением реализации собственной мобильности, возможности перемещения в определённые

2019. Т. 13. №. 3. С. 5-16.

¹ Исаев Б. А. Геополитика классическая и современная //Полис. 2011. №. 2. С. 76-92.

² Майорова М. А., Лебедева Е. И. Личностный и страновой факторы лидерства в международных отношениях: теоретические подходы //Известия Тульского государственного университета. Гуманитарные науки. 2022. №. 1. С. 22-34.

³ Бодрунов С. Д. Инновационное развитие промышленности как основа технологического лидерства и национальной безопасности России //Научные труды Вольного экономического общества России. 2015. Т. 192. №. 3. С. 24-56.

территории и состояние наполненности рынка зарубежными товарами формирует мнение о транспортной политике государства проживания, международный аспект которого дополняется информацией из СМИ о состоянии транспортных потоков государства в глобальном масштабе.

Функционирование транспортной отрасли способно сформировать восприятие развития государства в контексте его пространственного распространения на основании договорённостей, интеграционной политики, расположения инфраструктурных объектов, а также географического восприятия. Транспортное лидерство помимо традиционной вертикальной структуры явления имеет «горизонтальное» развитие, маркером которого выступает масштаб владения территориями. Данный тип лидерства косвенно направлен на установление иерархической структуры международного сообщества посредством распространения влияния на территории; преимущественное внимание уделяется организации территорий и пространства, выстраиванию пространственной доступности проектам. Так, транспортное лидерство государства включает в себя не только традиционное понимание термина (наличия вертикальной структуры), выраженное в технико-технологическом потенциале страны, но и его вариативную часть (горизонтальную) – пространственную.

Заключение

Рассмотрение (и дальнейшее практическое использование) понятия странового транспортного лидерства в современной политической науке возможно ввиду ряда причин. Во-первых, развитие теории международных отношений, которая ищет новые описательные конструкции динамики мировой конъюнктуры, предоставляет исследователям разрабатывать и допускать иные углы обзора тематики, которые не были использованы ранее. Во-вторых, психологические и социологические парадигмы в политической науке общем, международных отношениях, в частности, предстают как интересные и перспективные направления в мире науки. В-третьих, современные социально-психологические политические теории о феноменологии лидерства нуждаются в конкретных практических апробациях.

Транспортная сфера является отдельной материальной областью, позволяющей мыслителям на её основании рассмотреть поведение государств и сделать вывод как о совершаемых поступках субъектов международных отношений в рамках глобального сообщества, так и природе транспортных коммуникаций как таковых. Транспортное лидерство в международных отношениях предстаёт как совокупность действий государства на международной арене, направленных на достижение территориально-пространственного управления посредством реализации транспортных проектов, включающих в себя определение сути перевозочного процесса, создание инфраструктурных объектов, а также проведение переговоров, влияющих на геополитическое продвижение актора. Феноменология лидерства в сфере транспортной отрасли включает в себя как традиционное понимание властных

отношений – вертикальной формы организации социума, выраженной в наличии технологического потенциала к осуществлению деятельности, так и вариативное – горизонтальное, включающее в себя аспекты территорий и пространства.

Транспортное лидерство в международных отношениях является одним из способов осуществления политической деятельности в международном сообществе, направленной на организацию перевозочных процессов и пространственно-территориального управления. Дальнейшее рассмотрение феномена в политической науке предстоит на конкретных примерах из международной жизни.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Баранова Ю.О. Экономико-философские аспекты транспорта // Вестник СПбГЭУ. 2013. №1. С. 37-41.

2. Бодрунов С. Д. Инновационное развитие промышленности как основа технологического лидерства и национальной безопасности России // Научные труды Вольного экономического общества России. 2015. Т. 192. №. 3. С. 24-56.

3. Ефимова Е.Г., Катри П. Политические факторы формирования современной международной транспортной инфраструктуры // Вестник Санкт-Петербургского университета. 2014. №2. С. 32-55.

4. Исаев Б. А. Геополитика классическая и современная // Полис. 2011. №. 2. С. 76-92.

5. Киреева А. А. «Инициатива пояса и пути»: содержание, цели и значение // Сравнительная политика. 2018. Т. 9. №. 3. С. 61-74.

6. Косоруков А. А. Индивид во внешней политике // Социально-гуманитарные знания. – 2011. – №. 2. – С. 341-346.

7. Лаврентьев А.В. Транспортные коммуникации как объект социальных исследований (краткий экскурс в методологию проблемы) // Ойкумена. 2016. №3. С. 55-64.

8. Лотарёв Д.Т. Неформальные описательные модели транспортных коммуникаций, транспортных сетей и территорий в задаче о прокладке путей и коммуникаций // Труды ИСА РАН. 2009. №46. С. 259-273.

9. Майорова М. А., Лебедева Е. И. Личностный и страновой факторы лидерства в международных отношениях: теоретические подходы // Известия Тульского государственного университета. Гуманитарные науки. 2022. №. 1. С. 22-34.

10. Окунев И. Ю. География международных отношений: структура и элементы мирового политического пространства // Вестник Пермского университета. Серия: Политология. 2019. Т. 13. №. 3. С. 5-16.

11. Остапенко Ю.С. Понятие, формы и правовые последствия экономической интеграции государств // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. 2013. С. 1-11.

12. Темников Д. М. Понятие мирового лидерства в современном политическом дискурсе / Д. М. Темников // Международные процессы.

REFERENCES

1. Baranova Yu.O. Economic and philosophical aspects of transport [*Ekonomiko-filosofskie aspekty transporta*] // Bulletin of St. Petersburg State University. 2013. No. 1. pp. 37-41.
2. Bodrunov S. D. Innovative industrial development as the basis of technological leadership and national security of Russia [*Innovacionnoe razvitie promyshlennosti kak osnova tekhnologicheskogo liderstva i nacional'noj bezopasnosti Rossii*] //Scientific works of the Free Economic Society of Russia. 2015. Vol. 192. no. 3. pp. 24-56.
3. Efimova E.G., Katri P. Political factors in the formation of modern international transport infrastructure [*Politicheskie faktory formirovaniya sovremennoj mezhdunarodnoj transportnoj infrastruktury*] // Bulletin of St. Petersburg University. 2014. No. 2. pp. 32-55.
4. Isaev B. A. Classical and modern geopolitics [*Geopolitika klassicheskaya i sovremennaya*] //The policy. 2011. No. 2. pp. 76-92.
5. Kireeva A. A. "Belt and Road Initiative": [*Iniciativa poyasa i puti*] content, goals and significance //Comparative politics. 2018. Vol. 9. No. 3. pp. 61-74.
6. Kosorukov A. A. The individual in foreign policy // [*Social and humanitarian knowledge [Individ vo vneshnej politike]*]. - 2011. – No. 2. – pp. 341-346.
7. Lavrentiev A.V. Transport communications as object of social research [*Transportnye kommunikacii kak ob"ekt social'nyh issledovanij*] (a brief digression into the methodology of the problem) // Ecumene. 2016. No. 3. pp. 55-64.
8. Lotarev D.T. Informal descriptive models of transport communications, transport networks and territories in the task of laying paths and communications [*Neformal'nye opisatel'nye modeli transportnyh kommunikacij, transportnyh setej i territorij v zadache o prokladke putej i kommunikacij*] // Proceedings of the ISA RAS. 2009. №46. pp. 259-273.
9. Mayorova M. A., Lebedeva E. I. Personal and country factors of leadership in international relations: theoretical approaches [*Lichnostnyj i stranovoj faktory liderstva v mezhdunarodnyh otnosheniyah: teoreticheskie podhody*] //Proceedings of Tula State University. Humanities. 2022. No. 1. pp. 22-34.
10. Okunev I. Y. Geography of international relations: structure and elements of the global political space [*Geografiya mezhdunarodnyh otnoshenij: struktura i elementy mirovogo politicheskogo prostranstva*] //Bulletin of Perm University. Series: Political Science. 2019. Vol. 13. No. 3. pp. 5-16.
11. Ostapenko Yu.S. The concept, forms and legal consequences of economic integration of states [*Ponyatie, formy i pravovye posledstviya ekonomicheskoy integracii gosudarstv*] // Bulletin of the V. N. Tatishchev Volga University. 2013. pp. 1-11.
12. Temnikov D. M. The concept of world leadership in modern political discourse [*Ponyatie mirovogo liderstva v sovremennom politicheskom diskurse*] / D. M. Temnikov // International Processes. 2003. Vol. 1, No. 2(2). pp. 80-90.