



Добрынин Н.М., Митин А.Н.

ГЛАВНЫЙ ВЫЗОВ ДЛЯ РОССИИ – ЭФФЕКТИВНОСТЬ И КАЧЕСТВО ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

Аннотация: Предметом исследования является эффективность и качество государственного управления в Российской Федерации с позиций государственной транспортной политики. Авторы раскрывают содержание ключевых понятий, используемых в материале; приводят собственное понимание критериев, на основе которых возможно оценивать результативность деятельности органов исполнительной власти. В статье, в контексте заявленной темы, рассматривается транспортная политика России, ее экономическая и социальная эффективность; излагается мнение о перспективе реализации трансконтинентального мегапроекта «Интегральная евразийская транспортная система» и формировании принципиально нового евроазиатского рынка. Делается вывод о неоспоримости корреляции между формированием эффективной транспортной политики и уровнем профессионализма и организованности кадров в системе государственного управления России. В ходе исследования использовались методы классификации, анализа и синтеза, сравнительно-правовой, эмпирический и исторический. Статья обладает элементами научной новизны, заключающимися в определении новых подходов к исследованию качества государственного управления и, как следствие, повышению экономической и социальной эффективности управленческой деятельности

Abstract: The subject of this study is the effectiveness and quality of governance in the Russian Federation in respect of public transport policy. The authors unravel the meanings of the key concepts used in the material and use their own understanding of the criteria which can be used to assess the effectiveness of executive power. The article considers Russian transport policy and its economic and social effectiveness. It also considers the future of the transcontinental mega-project “Integrated Eurasian Transport System” and the formation of a fundamentally new Eurasian market. The article concludes that there is an irrefutable correlation between the formation of an efficient transport policy and the level of professionalism and organization of personnel in the Russian system of government. The study relies on comparative law as well as empirical and historical methods of classification, analysis and synthesis. The article identifies new approaches to the study of governance and should improve the economic and social efficiency of state management in the future.

Ключевые слова: государственное управление, единое экономическое пространство, Интегральная евразийская, транспортная система, качество, трансконтинентальный проект, транспортная инфраструктура, транспортная политика, транспортная стратегия, эффективность

Keywords: governance, Common Economic Space, Integrated Eurasian Transit System, quality, transcontinental project, transport infrastructure, transport policy, transport strategy, effectiveness

Для Российской Федерации, которая только 20 лет развивается на основе действующей Конституции 1993 года, позитивное применение к государственному управлению понятий «эффективность» и «качество» является принципиально новым аспектом осмысления общественных явлений. Во-первых, ранее сама возможность постановки такого вопроса отсутствовала, что влияло на своевременное осознание предлагаемых теоретических положений. Во-вторых, одной из

примет последних десятилетий стала всеобщая неудовлетворенность деятельностью органов государственной власти, свидетельствующая о снижении эффективности государственного управления. В-третьих, результаты осуществляемых преобразований весьма противоречивы и пока не привели к оптимизации функций и структуры системы государственного управления.

Наконец, российская государственность испытывает мощные международные влияния.

Как известно, функционирование и развитие системы государственного управления обеспечивается механизмом управления, который преобразует деятельность всех звеньев, осуществляющих управление, всех работников, связи между ними с целью перевода самой системы управления в иное качественное состояние. Через механизм управления соединяются цели, принципы, функции, задачи, методы, средства, возможности организационных структур и персонала, информация и технические средства ее обработки¹.

Обращение к понятиям «эффективность» и «качество» инициировано федеральным центром и может быть охарактеризовано по трем основным группам причин.

Осознание того, что классические западные образцы государственного управления стали в начале XXI века «давать сбои», в формализованные методики оценки эффективности потребовалось вносить изменения в связи с динамичной трансформацией совокупности факторов, определяющих условия социально-экономического развития государств в эпоху глобализации. К тому же они не адаптированы для российской модели государственного управления.

Стремление перенести идею эффективного государственного управления в плоскость выработки национальной модели оценивания и ее внедрения в практику государственного управления.

Понимание того, что стратегия централизации власти в значительной мере сокращает поле управленческих альтернатив, а в ряде направлений – особенно в финансово-экономической и бюджетных областях – препятствует поисковым формам активности государственного аппарата; централизация государственного управления не всегда обеспечивает безусловное соблюдение самим государством им же устанавливаемых законодательных норм и принципов².

Проблемы эффективности и качества государственного управления существовали всегда, но и отношение к ним в разные исторические периоды было неодинаковым. Это в свое время отмечали еще Конфуций и Платон, которые имели неосторожность давать советы императорам по управлению страной, за что чуть не

поплатились жизнью: рекомендации тогда воспринимались как покушение на власть.

Тем не менее задачи повышения эффективности и качества государственного управления должны решаться совместно с задачами устойчивого развития государства – процессом изменений, в котором эксплуатация природных ресурсов, направление инвестиций, ориентация научно-технического развития, развития личности и институциональные изменения согласованы друг с другом и укрепляют нынешний и будущий потенциал удовлетворения человеческих потребностей и устремлений. Во многом речь идет об обеспечении качества жизни людей. Всемирная комиссия ООН по окружающей среде и развитию (WCED) под председательством Г.Х. Брундтланд предложила этот термин в 1983 году.

При рассмотрении проблем эффективности и качества государственного управления требуется принимать во внимание, что они включают в себя экономический, социальный, правовой и организационный аспекты в их неразрывной взаимосвязи. Не менее важен здесь и понятийный аппарат.

Термин «государственное управление» употребляется в разных значениях³.

В узком, специальном значении это собственно управленческая деятельность государственных органов и должностных лиц, реализация государственной власти во всех ее формах и всеми методами.

Государственное управление является и отраслью знаний, которая изучает институты, органы, явления, процессы, способы государственного воздействия, анализирует их достоинства и недостатки, вскрывает тенденции, обнаруживает перспективы развития, формулирует соответствующие рекомендации.

Государственное управление как область практической деятельности есть воздействие через систему органов и должностных лиц на общественные процессы, отношения и деятельность людей с целью проведения в жизнь государственной политики. Его можно рассматривать как организующую и координирующую деятельность в отношении государственных законов, государственного принуждения, государственной политики и органов государственного строя, действующих по отдельности, не синхронно и гармонично и имеющих свои цели, методы и структуры управления, в том числе конкурирующие друг с другом.

В широком смысле государственное управление означает непосредственное осуществление государ-

¹ Митин А.Н. Механизмы управления: Учеб. пособие. – Екатеринбург: Издательский дом «Уральская государственная юридическая академия», 2011. – С. 11.

² Гаман-Голутвина О.В., Сморгунов Л.В., Соловьев А.И., Туровский Р.Ф. Эффективность государственного управления в 2008 году // Ежегодный доклад Института общественного проектирования. [Электронный ресурс] / Сайт Института общественного проектирования [сайт]. – URL: <http://www.inop.ru/files/Chapter2.pdf> (дата обращения 8.10.2013).

³ Добрынин Н.М. Государственное управление: теория и практика. Современная версия новейшей истории государства: Учебник / Науч. ред. А.Н. Митин. – Т. 1. – Новосибирск: Наука, 2010. – С. 68.

ственной власти: принятие государственных решений и их реализацию, контроль соблюдения в обществе правозаконности и правосудия.

Достаточно четко сущность государственного управления выражена в коллективном исследовании «Государственное управление и исполнительная власть: содержание и соотношения»⁴, где утверждается, что государственное управление является механизмом, посредством которого правовые предписания, нормы, установленные законом, реализуются в жизни общества. Право осуществляет регулирование государственного управления.

Государственное управление – прерогатива специальных субъектов, обобщенно обозначаемых как исполнительно-распорядительные органы государственной власти или же органы государственного управления.

Государственное управление имеет несколько базовых характеристик: качество, ориентированность на результат, внутренняя организация деятельности, взаимодействие с потребителями государственных услуг.

Эффективность в самом общем виде понимается следующим образом: возможность достижения результата; значимость получения результата для тех, кому он предназначен; отношение значимости этого результата к количеству усилий, потраченных на его достижение.

Среди экономистов применяется понятие «экономическая эффективность» в относительных результатах (отношение результата к затратам – эффект на единицу затрат). Государство через механизм государственного управления способно регулировать общий уровень экономической эффективности при помощи кредитно-денежной, бюджетной, налоговой политики, разработки текущих и перспективных планов социально-экономического развития страны, оказывающих влияние на инвестиционную стратегию организаций и их экономическую эффективность.

В сфере государственного управления эффективность может быть технологической и социальной. В первом случае она определяется степенью его бюрократической рациональности, адекватностью структур и институтов власти целям преобразований, характером их реакции на изменяющуюся ситуацию. Во втором – характеризуется соотношением затрат и полученных результатов, что находит отражение в социальной сфере реформ. Социальная эффективность государственного управления во многом зависит от

того, насколько полно оно отвечает ожиданиям и интересам объектов управления.

Эффективность самого государственного управления выступает функцией обеспечения благ и услуг как отношение общественных целей к размещению ресурсов. Исследователи говорят и об организационной эффективности, понимая под этим соотношение управленческих затрат, количества и качества произведенных государством услуг при соответствующей степени организованности и результативности в самой системе государственного управления.

Качество – это философская категория. Считается, что она впервые была подвергнута анализу еще в III в. до н.э. Аристотелем. Он полагал, что необходимо различие между «хорошим» и «плохим» предметом, их дифференциация. Позднее появился китайский иероглиф, обозначающий качество и состоящий из двух элементов: «равновесие» и «деньги» (качество = равновесие + деньги), – следовательно, качество тождественно понятию «высококласный», «дорогой». В исследованиях Гегеля, Шухарта, К. Исикавы, Дж. М. Джурана в качестве характеристик выделялись два основных аспекта: объективные физические характеристики; субъективная сторона: степень удовлетворения потребителя. В XX веке это во многом послужило появлению формулировки качества в Международном стандарте ИСО 8402-86. Качество – совокупность свойств и характеристик продукции или услуги, которые придают им способность удовлетворять обусловленные или предполагаемые потребности.

Как видно из приведенных формулировок, в определении понятия «качество» содержатся два термина, требующих объяснения: это «потребности» и «объект».

Понятие «потребности» является исходным, поскольку они носят объективный характер, существуют в самой действительности и не зависят от сознания и воли людей. Отражаясь в сознании, объективные потребности получают субъективную форму своего существования. В сфере управления особое значение имеет положение о том, что удовлетворение потребностей низших уровней, находящихся в фундаменте жизненных процессов, определенным образом детерминирует активизацию потребностей высшего уровня – социальных (утверждения в обществе, общественного признания, потребности быть полезным обществу)⁵. Часть потребностей общества, для удовлетворения которых необходима экономическая или управленческая

⁴ Попов Л.Л., Мигачев Ю.И., Тихомиров С.В. Государственное управление и исполнительная власть: содержание и соотношения / Под ред. Л.Л. Попова. – М.: Норма, Инфра-М, 2011. – С. 203.

⁵ Государственное и муниципальное управление: Справочник. – М.: Магистр, 1997. – С. 329–330.

деятельность, получает название экономических или управленческих потребностей.

В понятие качества входит термин «объект» – то, что может быть индивидуально описано и рассмотрено.

Объектом может являться любая организация (в том числе и государство), деятельность, процесс или система, отдельное лицо, а также комбинация из них. Чтобы обеспечить высокий уровень качества, объекту требуются мероприятия, предпринимаемые повсюду, с целью повышения эффекта и результативности деятельности.

При рассмотрении и оценке эффективности и качества государственного управления важно разграничивать собственно эффективность и результативность деятельности органов исполнительной власти, на которую возложено непосредственное управление государственными делами, а также выявить, какие условия для эффективности созданы в самих органах исполнительной власти. Все это позволяет делать выводы о достижении публично заявленных целей, имеющих ценностные ориентиры, о выполнении органами исполнительной власти взятых на себя обязательств перед обществом (общественные блага, бюджетные услуги), а также об уровне организованности, системности, регулярности процессов государственного управления, результативности государственных политик.

Государство как сложная социальная система развивается по многим направлениям деятельности, или политики, которые всегда отличаются по характеру целей, субъектов, объектов управления, по ресурсному обеспечению, нормативной правовой базе, набору методов государственного регулирования и воздействия, системе органов государственной власти, задействованных в их реализации.

Очевидно, что та или иная государственная политика должна апеллировать к конкретным ценностям, и, по мнению С. Сулакшина⁶, может осуществляться как субъектами государственной власти, так и негосударственными единицами в режиме государственного и частного партнерства, поддерживаться, легитимироваться целым рядом нормативных правовых документов.

В контексте анализа проблем эффективности и качества государственного управления предлагаем рассмотреть транспортную политику Российской Федерации, которая актуализируется как на местном,

локально-территориальном, так и на федеральном и международном уровнях.

Экономическая функция транспортной политики состоит в расширении перемещения материальных и людских потоков, придании им сверхвысокой динамики. Техничко-технологическая функция позволяет развивать транспортные системы и увеличивать количество услуг не только для населения, но и для хозяйствующих субъектов. Социальная функция обеспечивает осуществление конституционных прав граждан на перемещение. Внешнеполитическая и оборонная функции при инновационном развитии новых видов транспорта, логистики, транспортных перевозок значительно сокращают риски, связанные с реализацией транзитных схем, проведением мобилизационных мероприятий.

В конечном итоге, широкий спектр функций транспортной политики обуславливает значимость отрасли в устойчивом развитии государства.

Лауреат Нобелевской премии 1993 года Р. Фогель в своем исследовании «Железные дороги и рост американской экономики: эссе по эконометрической истории»⁷ привел в свое время весомые аргументы о возможности применения системных методик в моделировании процессов общественного развития, которые не потеряли свою актуальность и сегодня.

Традиционно считалось, что именно развитие железных дорог являлось одним из «локомотивов» быстрого экономического роста Америки XIX века. Фогель построил контрфактическую модель, где рассмотрел влияние железнодорожного строительства на объем перевозок и на развитие сопряженных отраслей. Сознательно не включив в свою модель значимость качественных изменений, он, тем не менее, запустил дискуссию о транспортной революции.

За годы рыночных реформ в транспортной системе России образовалось несколько групп инфраструктур: железнодорожная, морская, речная, автомобильная, воздушная и трубопроводная.

В этой связи транспортная политика требует актуализации с учетом мировой конъюнктуры и повышения уровня потребительского спроса, вхождения России в ВТО и создания единого экономического пространства России, Белоруссии и Казахстана. Ее корректировка стала проводиться совместно с внесением изменений в транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года. Одна из главных задач транспортной политики – пропорциональное развитие всех видов

⁶ Сулакшин С. Курс лекций по государственному и политическому управлению. [Электронный ресурс] / Видновский видеопортал [сайт]. – URL: <http://tube.vidnoe.net/video/421566/-1-2> (дата обращения 8.10.2013).

⁷ Fogel R. Railroads and American Economic Growth: Essays in Economic History. – Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1964.

транспорта. Вместе с тем особое внимание уделено строительству высокоскоростного транспортного коридора, переориентированию транспортных потоков на восток с учетом ускоренного роста экономики стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Только по Транссибу в ближайшие 10–15 лет предусматривается увеличение объемов перевозок почти в три раза.

Поскольку в новые ориентиры транспортной политики заложены показатели более чем двукратного роста транспортной подвижности населения (в том числе за счет развития региональной авиации)⁸, цели, публично заявленные представителями органов государственной власти, должны быть достигнуты путем реализации целого ряда специальных программ и международных соглашений. Так, на Петербургском международном экономическом форуме в присутствии Президента РФ Владимира Путина было подписано соглашение о создании совместно с Белоруссией и Казахстаном Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) в форме акционерного общества для обеспечения роста внутренних, международных и транзитных железнодорожных перевозок⁹.

По сути, это участие в создании принципиально нового евразийского рынка с новым качеством финансовой, транспортной, энергетической инфраструктуры¹⁰.

Евразийский регион – это наиболее сложная экономическая структура, представленная в мировом хозяйстве. В ее составе: Россия и страны СНГ; страны Азии, Китай, Индия; страны Персидского залива; страны Европы и Турция.

Транспортная инфраструктура этого региона развивается в рамках двух проектов, которые осуществляются ЭСКАТО ООН¹¹: Трансазиатские железные и Азиатские автомобильные дороги, – что позволяет сформировать сети, охватывающие азиатский континент.

Они берут свое начало в Западной Европе и Азии, а также в странах, расположенных в центральной части этого пространства, – в России, Казахстане, Турции и Иране, с соединениями, созданными для перевозок на дальние расстояния и сулящими новые возможности для транспортировки.

Железнодорожные трассы остаются главными трансасиатскими маршрутами¹²: Транссибирская (от Балтики до Владивостока); коридор ТРАСЕКА с рядом маршрутов вдоль бывшего Шелкового пути (центральный – переход по Черному морю в порты Грузии, затем через Каспийское море и на восток, в направлении Китая; южный – через Турцию, Грузию, Азербайджан); трансасиатский железнодорожный маршрут через Турцию и Иран, Туркменистан, Казахстан; линия Север-Юг через Иран с доступом в Центральную Азию с моря.

Автомобильными дорогами покрыта вся Азия, особенно в южной части континента (Индия, Пакистан, Индокитайский полуостров)¹³.

Европейские «Е-дороги» (по классификации ЕЭК ООН) признаны как автодорожные системы: Е-20 через Сибирь; Е-24 с более южным ответвлением на Казахстан и Китай; Е-50 – к южному берегу Каспия; Е-60 – через Кавказ; схождение Е-24, Е-50, Е-60 на пограничных переходах с Китаем (Дружба).

Но современная геополитическая реальность такова, что необходимо новое видение «великих транспортных коридоров» между Европой и Азией. Ученые, исследователи, политические деятели стремятся выразить свое отношение к ним, предполагая в их рамках небывалую ранее концентрацию материальных, финансовых, информационных потоков, высокое качество обслуживания и разнообразие оказываемых услуг¹⁴.

Транспортная сеть России исторически формировалась по модели «скелет рыбы». Хребтом стал транссибирский путь, соединенный через Москву и Варшаву с железнодорожной системой Западной Европы. «Ребра» были направлены на Север и Юг, соединяя хребет с Северным морским путем и Средней Азией. Этот «хребет» стал цивилизационной осью

⁸ Озун С. Заглянуть за горизонт. [Электронный ресурс] / Газета «Транспорт России» [сайт]. – URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/zaglyanut-za-gorizont.html> (дата обращения 8.10.2013).

⁹ ПМЭФ: Соглашение о создании Объединенной транспортно-логистической компании. [Электронный ресурс] / Таможенный информационный сервер TKS.RU [сайт]. – URL: <http://www.tks.ru/logistics/2013/06/21/0008> (дата обращения 8.10.2013).

¹⁰ Выступление Президента РФ В.В. Путина на пленарном заседании 16-го Петербургского международного экономического форума. [Электронный ресурс] / Сайт Президента России [сайт]. – URL: <http://www.kremlin.ru/news/15709> (дата обращения 8.10.2013).

¹¹ Официальный сайт Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана [сайт]. – URL: <http://www.unescap.org> (дата обращения 8.10.2013).

¹² Межправительственные соглашения по сети Азиатских шоссейных дорог и Трансазиатских железных дорог / ЕЭК ООН. [Электронный ресурс].

¹³ Межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог. [Электронный ресурс].

¹⁴ Кузнецов М.М. Особенности развития современной транспортно-логистической инфраструктуры // Ученые записки Таврического национального университета. – Сер. «Экономика и управление». – Т. 24 (63). – 2011. – № 2. – С. 112.

России, и здесь складывалось целостное геополитическое образование – Евразия. По мнению академика РАН Г.В. Осипова¹⁵, предложенный трансконтинентальный мегапроект нового поколения «Интегральная евразийская транспортная система» позволяет создать инфраструктуру модернизированной мировой экономической системы, значительно нивелировать кризисные явления действующей. Будут ликвидированы такие недостатки мировой транспортной системы, как разобщенность, ограничение доступа к основным транспортным коридорам, слабая пропускная способность на стыке «широкой» и «узкой» железнодорожной колеи.

В контексте этого мегапроекта наиболее перспективным признано создание ширококолейной железнодорожной линии до Вены (Австрия) и двух транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг», а также развитие высокоскоростного и скоростного пассажирского движения по ним. Заинтересованность в этом проявили лидеры железнодорожного машиностроения – компании «Альстом», «Жейсмар», «Бомбардье», «Татравагонка», «Сименс», «Кнорр Бремзе» и другие.

Первая очередь мегапроекта предполагает строительство скоростной железнодорожной магистрали (47 тыс. км железнодорожных путей), оснащение ее оптоволоконным кабелем для телекоммуникаций (23 тыс. км), 120 тыс. км новых автомагистральных дорог. Вдоль транспортных коридоров планируется создание экономических зон с промышленным производством наукоемкого инновационного технического уклада, а транспортный коридор к США позволит в разы сократить себестоимость доставки грузов и сформировать варианты взаимовыгодного сотрудничества с «Центральным коридором» и «коридором ТРАСЕКА». Хотя этот коридор остается в числе интересов НАТО, он дотируется многомиллионными инвестициями финансовых структур, поскольку расчленяет единое транспортное пространство Кавказа и Средней Азии. Это весьма важно, учитывая, что сегодня регионы России «растаскиваются» через прямые мирохозяйственные связи, минуя национальное государство. А с позиций безопасности страны ни заселение территорий, ни их экономическое развитие, ни сохранение

политического пространства не могут осуществляться без надежного транспортного комплекса.

Создание евроазиатской транспортной системы позволяет проложить самый короткий путь через Евразийский континент, соединив азиатское побережье Тихого океана с побережьем Атлантики через туннель между Корейским полуостровом и Японией и обеспечив беспересадочное путешествие из Токио в Лондон¹⁶.

Помимо железнодорожных и автомобильных магистралей экономически важным остается и Северный морской путь, позволяющий более чем в два раза сократить расстояние перевозки грузов по сравнению с путем через южные моря.

Вместе с тем существуют нефизические и физические барьеры, препятствующие реализации идеи евроазиатской транспортной системы. Под нефизическими понимаются барьеры, созданные с участием человека: длительное таможенное оформление на пограничных пунктах перехода; внезапные досмотры в пути с нередкими случаями принудительного вскрытия опечатанных транзитных контейнеров; в недостаточной мере гармонизированные транзитные тарифы.

К барьерам физического характера можно отнести: устаревание локомотивного и вагонного парка; отстаивание по скорости прохождения маршрута по причине неразвитой инфраструктуры и информационных технологий; отсутствие развитой логистической и коммуникационной сети, пунктов придорожного сервиса и др.

Для устранения названных проблем, безусловно, требуется принятие стратегических отраслевых документов (государственная политика по развитию транспортных систем), инициативы интеграционных объединений, а также грамотная инвестиционная политика государства, стремящегося к реализации своего транзитного потенциала.

Транспортные системы обычно относят к наиболее критическим объектам по целому ряду причин: резкое возрастание доли перевозок опасных грузов, использование транснациональными преступными группировками контрабанды оружия и наркотиков как источника финансирования терроризма, высокая степень изношенности и аварийности объектов транспортного комплекса, возможность даже единичной акцией воздействовать одновременно на большое количество людей. Транспорт, в силу своего транснационального характера, стал либо средой хозяйственной деятель-

¹⁵ Осипов Г.В. Мегапроект «Интегральная евразийская транспортная система» (социальные и геополитические аспекты) // Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. – 2011. – № 18 (430). [Электронный ресурс] Бюджетная система Российской Федерации [сайт]. – URL: http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2011/VSF_NEW201109281118/VSF_NEW201109281118_p_002.htm (дата обращения 8.10.2013).

¹⁶ Катляр Н.В. Российские регионы в мировой транспортной системе (геополитические аспекты) // Вестник Челябинского государственного университета. – Политические науки. Востоковедение. – Вып. 10. – 2011. – № 14 (2290). – С. 17.

ности международных криминально-террористических группировок, либо объектом бандитских нападений, средством политического шантажа и давления. В то же время, как уже отмечалось, он является инструментом развития производственного и экономического потенциала.

Принимая во внимание, что в мегапроекте «Евразийская транспортная система» будут участвовать многие государства, предлагается создание нескольких целевых комплексных программ, в которых можно было бы консолидировать нормативную правовую базу всех участников, а также прописать конкретные организационные мероприятия, определить источники финансирования.

В целом можно сделать вывод об остром международном соперничестве за участие в трансграничном проекте «Евразийская транспортная система», который неизбежно затрагивает сферу геополитических интересов стран, обостряет политические и международно-правовые противоречия, заставляя использовать все более жесткие формы защиты национального суверенитета, развивать совершенно новую систему многосторонних договоренностей, опережающую современное международное право.

Процесс реализации государственной транспортной политики, который содержит совокупность взаимосвязанных мер и форм поведения, следует отличать от политики как результата. На этапе ее разработки просчитывается предполагаемая эффективность, определяется система инструментов и методов, с помощью которых будут выполняться планируемые мероприятия, формируется необходимый механизм реализации. Он содержит нормативную правовую основу, организационно-управленческую и финансово-экономическую компоненту, системные действия органов государственной власти, четкое разделение властных полномочий между различными государственными органами.

Результативность, эффективность новой отечественной государственной транспортной политики, конечно же, зависит от единства понимания ценностей демократии и гуманизма, от взаимодействия международной и российской правовых систем, от обеспечения совместимости международных и национальных правовых норм, регулирующих деятельность всех видов транспорта, от сближения и унификации требований национальных законодательных актов и систем транспортного права в границах Евразийской транспортной системы, от уровня профессионализма и организованности кадров в системе государственного управления России.

Библиография:

1. Fogel R. Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. – Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1964;
2. Гаман-Голутвина О.В., Сморгун Л.В., Соловьев А.И., Туровский Р.Ф. Эффективность государственного управления в 2008 году // Ежегодный доклад Института общественного проектирования. [Электронный ресурс] / Сайт Института общественного проектирования [сайт]. – URL: <http://www.inop.ru/files/Chapter2.pdf> (дата обращения 8.10.2013);
3. Добрынин Н.М. Государственное управление: теория и практика. Современная версия новейшей истории государства: Учебник. Т. 1 / Науч. ред. А.Н. Митин. – Новосибирск: Наука, 2010. – С. 68;
4. Катляр Н.В. Российские регионы в мировой транспортной системе (геополитические аспекты) // Вестник Челябинского государственного университета. – Политические науки. Востоковедение. – Вып. 10. – 2011. – № 14 (2290). – С. 17;
5. Кузнецов М.М. Особенности развития современной транспортно-логистической инфраструктуры // Ученые записки Таврического национального университета. Сер. «Экономика и управление». – Т. 24 (63). – 2011. – № 2. – С. 112;
6. Митин А.Н. Механизмы управления: Учеб. пособие. – Екатеринбург: Издательский дом «Уральская государственная юридическая академия», 2011. – С. 11;
7. Озун С. Заглянуть за горизонт. [Электронный ресурс] / «Газета «Транспорт России» [сайт]. – URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/zaglyanut-za-gorizont.html> (дата обращения 8.10.2013);
8. Осипов Г.В. Мегапроект «Интегральная евразийская транспортная система» (социальные и геополитические аспекты) // Аналитический вестник Совета Федерации ФС РФ. – 2011. – № 18 (430). [Электронный ресурс] / Бюджетная система Российской Федерации [сайт]. – URL: http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2011/VSF_NEW201109281118/VSF_NEW201109281118_p_002.htm (дата обращения 8.10.2013);
9. Попов Л.Л., Мигачев Ю.И., Тихомиров С.В. Государственное управление и исполнительная власть: содержание и соотношение / Под ред. Л.Л. Попова. – М.: Норма, Инфра-М, 2011. – С. 203;

10. Сулакшин С. Курс лекций по государственному и политическому управлению. [Электронный ресурс] / Видновский видеоportal [сайт]. – URL: <http://tube.vidnoe.net/video/421566/-1-2> (дата обращения 8.10.2013).

References (transliteration):

1. Fogel R. Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. – Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1964;
2. Gaman-Golutvina O.V., Smorgunov L.V., Solov'ev A.I., Turovskii R.F. Effektivnost' gosudarstvennogo upravleniya v 2008 godu // Ezhegodnyi doklad Instituta obshchestvennogo proektirovaniya. [Elektronnyi resurs] / Sait Instituta obshchestvennogo proektirovaniya [sait]. – URL: <http://www.inop.ru/files/Chapter2.pdf> (data obrashcheniya 8.10.2013);
3. Dobrynin N.M. Gosudarstvennoe upravlenie: teoriya i praktika. Sovremennaya versiya noveishei istorii gosudarstva: Uchebnik. T. 1 / Nauch. red. A.N. Mitin. – Novosibirsk: Nauka, 2010. – S. 68;
4. Katlyar N.V. Rossiiskie regiony v mirovoi transportnoi sisteme (geopoliticheskie aspekty) // Vestnik Chelyabinskogo gosuniversiteta. – Politicheskie nauki. Vostokovedenie. – Vyp. 10. – 2011. – № 14 (2290). – S. 17;
5. Kuznetsov M.M. Osobennosti razvitiya sovremennoi transportno-logisticheskoi infrastruktury // Uchenye zapiski Tavricheskogo natsional'nogo universiteta. Ser. «Ekonomika i upravlenie». – T. 24 (63). – 2011. – № 2. – S. 112;
6. Mitin A.N. Mekhanizmy upravleniya: Ucheb. posobie. – Ekaterinburg: Izdatel'skii dom «Ural'skaya gosudarstvennaya yuridicheskaya akademiya», 2011. – S. 11;
7. Ozun S. Zaglyanut' za gorizont. [Elektronnyi resurs] / «Gazeta «Transport Rossii» [sait]. – URL: <http://www.transportrussia.ru/transportnaya-politika/zaglyanut-za-gorizont.html> (data obrashcheniya 8.10.2013);
8. Osipov G.V. Megaproekt «Integral'naya evraziiskaya transportnaya sistema» (sotsial'nye i geopoliticheskie aspekty) // Analiticheskii vestnik Soveta Federatsii FS RF. – 2011. – № 18 (430). [Elektronnyi resurs] / Byudzhetnaya sistema Rossiiskoi Federatsii [sait]. – URL: http://www.budgetrf.ru/Publications/Magazines/VestnikSF/2011/VSF_NEW201109281118/VSF_NEW201109281118_p_002.htm (data obrashcheniya 8.10.2013);
9. Popov L.L., Migachev Yu.I., Tikhomirov S.V. Gosudarstvennoe upravlenie i ispolnitel'naya vlast': sodержanie i sootnoshenie / Pod red. L.L. Popova. – M.: Norma, Infra-M, 2011. – S. 203;
10. Sulakshin S. Kurs lektsii po gosudarstvennomu i politicheskomu upravleniyu. [Elektronnyi resurs] / Vidnovskii videoportal [sait]. – URL: <http://tube.vidnoe.net/video/421566/-1-2> (data obrashcheniya 8.10.2013).