

**ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМ. Л.Н.ГУМИЛЕВА
ФАКУЛЬТЕТ ЖУРНАЛИСТИКИ И ПОЛИТОЛОГИИ
КАФЕДРА ПОЛИТОЛОГИИ**



**ӘЛЕУМЕТТІК ЖӘНЕ САЯСИ
ҮДЕРІСТЕР: ПРОБЛЕМАЛАРЫ МЕН
ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ**

**VII-Халықаралық ғылыми-практикалық
конференция материалдары
13 сәуір 2017 ж.**

**СОЦИАЛЬНО – ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ:
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
Материалы VII- Международной научно-
практической конференции
13 апреля 2017 г**

Астана, 2017

УДК 327(063)
ББК 66.4 (0)
С 69

Редакционная коллегия:

Доктор политических наук, профессор **Р.А. Нургазина**, Казахстан
Доктор политических наук, профессор **Е.В.Матвеева**, Россия
Кандидат философских наук, доцент **М.Я.Мацевич**,
Республика Беларусь

С 69 Социально-политические процессы: проблемы и перспективы.

Сборник материалов VII Международной научно-практической конференции. (13 апреля 2017 г) – Астана, ЕНУ им.Л.Н.Гумилева.

ISBN 978-601-301-957-4

Сборник материалов международной научно-практической конференции содержит тезисы докладов преподавателей, докторантов PhD, магистрантов в области политических наук. Основная тематическая направленность дискуссионных вопросов отражает аспекты реализации социальной политики государства в условиях глобализации, особенности стратегического приоритета модернизации общества в вопросах человеческого капитала и новые форматы социально-коммуникативных и инновационных процессов.

В докладах сохранен авторский стиль. Материалы сборника предназначены для широкого круга научной и научно-педагогической общественности, могут быть использованы в теории и практике прикладной политологии и международных отношений.

Ответственность за аутентичность и точность цитат, имен, названий и иных сведений, а также за соблюдение закона об интеллектуальной собственности несут авторы публикаций.

ISBN 978-601-301-957-4

УДК 327(063)

*Кәрібек Д. Ж.,
Докторант PhD кафедры политологии,
ЕНУ им.Л.Н.Гумилева,
Астана, Казахстан*

Научный руководитель д.п.н., профессор Нуртазина Р.А.

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА В СИСТЕМЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

Abstraction

In this article, the author examined the concept of transport policy. Having identified the phenomenon of transport policy, he singled out two factors influencing the transport company: policy and planning. The article highlights the relevance of the transport policy, as well as the orderly range of the international transport policy in general and the state in particular.

Keywords: transport policy, logistics, transportation.

Политика и планирование

Термины «политика» и «планирование» используются очень слабо и часто взаимозаменяемы во многих транспортных исследованиях. Смешивание их вместе в является заблуждением. Политика и планирование представляют собой отдельные части общего процесса воспроизведения политики. Существуют обстоятельства, при которых политика может быть разработана без каких - либо последствий прямого планирования и планирования часто проводится вне любого контекста прямой политики. Однако определить точный механизм их взаимодействия не так то и легко найти. В нашей статье используются следующие определения:

Транспортная политика разработка и развитие множества конструкций и предложений, которые созданы для достижения конкретных целей, касающихся социального, экономического и экологического развития и функционирования и эффективности транспортной системы.

Планирование транспорта занимается подготовкой и осуществлением мероприятий, направленных на решение конкретных проблем.

Цель транспортной политики обеспечить эффективное решение о выделении транспортных средств, в том числе управления и

регулирования существующей транспортной деятельности. Таким образом, транспортная политика может быть одновременно реализуема с помощью государственных и частных усилий, но правительства часто принимают наиболее активное участие в процессе разработки политики, так как они либо самостоятельно реализуют все действия и решения или управляют многими компонентами транспортной системы и имеют уровни юрисдикции на всех существующих видах транспорта. Кроме того, правительства часто считают, что это их роль в управлении транспортными системами, в связи с важностью государственной службы, предоставляют в дополнение стратегии и концепции. Тем не менее, многие транспортные системы, такие как морской и воздушный транспорт, находятся в частной собственности. Существуют, однако, существенные географические различия в собственности с США, имеющей историю участия частного сектора в то время как Европа, Китай, Индия и Япония более полагаются на общественную собственность и операций. Общим правилом является то, что государственный сектор, как правило, обеспечивает транспортную инфраструктуру и нормативно - правовую базу, в то время как частный сектор принимает положение и деятельность многих режимов. В условиях глобализации и дерегулирования, частный сектор имеет много рычагов в процесс разработки политики через свои решения о распределении активов, который отражает в новых парадигмах общественной транспортной политики.

Государственная политика является средством, с помощью которой правительства пытаются примирить социальные, политические, экономические и экологические цели и стремление общества с реальностью. Эти цели и стремления меняются в след за обществом, и, таким образом, особенностью политики является ее трансформирующиеся формы и характер. Политика должна быть динамичной и эволюционной.

Главное отличие между планированием и политикой в том, что последняя имеет гораздо более сильную связь с законодательством. Политика часто, хотя и не всегда, включены в законы и другие правовые документы, которые служат в качестве основы для разработки мероприятий по планированию. Планирование не обязательно включать в законодательные меры, оно в большей степени ориентировано на средства достижения определенной цели, часто в рамках существующей нормативно - правовой базы.

Актуальность транспортной политики

Транспортная политика возникает из-за важности транспорта практически во всех аспектах экономической, социальной и политической деятельности национальных государств. Транспорт принимаются правительствами все наклона, от тех, которые являются интервенционалистами к самому либеральному, как жизненно важный фактор в экономическом развитии. Транспорт рассматривается в качестве ключевого механизма продвижения, развития и формирования национальной экономики. Многие региональные программы развития, такие как Аппалачей проекта в США и 1960-х годов и современных трансъевропейских сетей (ТЕС) политики в ЕС транспортно основе. Правительства и международные институты, такие как Всемирный банк также стремятся к развитию транспортной инфраструктуры и услуг, в которых инвестиция или услуги частного капитала не может быть предстоящей. Как это ни парадоксально, связи между транспортом и экономическим развитием порой сомнительны. Транспорт часто является проблемой в национальной безопасности. Политика разработана с целью установления суверенитета или для обеспечения контроля в самом государстве и на приграничной территории.

Транспортная политика подразумевает под собой много вопросов об общественной безопасности и окружающей среде. Вопросы общественной безопасности в течение длительного времени привели к разработке политики, требующей регулирования прав водителей, ограничение часов работы водителей, введение стандартов оборудования, установление ограничений скорости, обязательные классификаторы шоссе, ремни безопасности и другие элементы предотвращения аварий. Совсем недавно, экологические стандарты и меры контроля усилили контроль, в ответ на растущее осознание экологических последствий использования транспорта. Основные пункты протеста заключаются в запрете на этилированный бензин и обязательные каталитические нейтрализаторы в автомобилях.

Транспортная политика была разработана, чтобы предотвратить или контролировать присущую монополистическую тенденцию многих видов транспорта. Безудержная конкуренция обычно приводит к доминированию на рынке компанией, тем самым достигая монопольной власти. Такое доминирование ставит под сомнение многие вопросы, затрагивающие общественные интересы, такие как

доступ (мелкие субъекты ограничиваются в доступе к инфраструктуре), наличие (ограниченный выбор) и цену (монополист в состоянии взимать высокие цены). Другие причины политического вмешательства включают в себя желание ограничить иностранное владение такой жизненно важной отраслью в целях безопасности, что эта система будет обслуживаться иностранной компанией, тем самым затрагивая национальные интересы. Например, в США ограничивают количество иностранной собственности на внутреннем рынке на 49%, с максимальным контролем 25%. Другие страны имеют аналогичные ограничения. В последние года четыре тенденции имели серьезные последствия по сравнению с контекстом, в котором транспортная политика занимала особое место:

- Глобализация увеличила взаимодействия на международном уровне, как для грузов и пассажиров. Это привело к появлению крупных субъектов управления портфелем режимов и инфраструктур через международные юрисдикции и, следовательно, имеет дело с различными программами в области транспорта.

- Дерегуляция и приватизация уже проходит во многих транспортных рынках. Это способствовало передаче собственности и эксплуатацию многих видов транспорта в частном секторе и дала возможность появлению новых акторов.

- Шире фокус политики, особенно в свете интермодальности и смешанных перевозок, а также логистики. Это позволило улучшить координацию инвестиций, улучшающих эффективность взаимосвязанных транспортных сетей и связанных с ними цепочек поставок.

- Движение к социальным и политическим вопросам, за транспортные проекты, в отличие от технических и инженерных проблем. Политика становится все более отзывчивой по отношению к озабоченности общественности к таким вопросам, как внешние экологические факторы и социальной справедливости. Однако, это также связано с дополнительными расходами, задержками и противоречивостью многих крупных транспортных проектов.

Инструменты политики

Правительства имеют большое количество инструментов в своем распоряжении для осуществления транспортной политики. Некоторые из них прямые, такие как обладание государственной собственностью, но большинство из них косвенные, такие как стандарты безопасности. Наиболее распространенными являются:

•Чрезвычайно важным инструментом является общественная собственность. Непосредственное управление состоянием транспортной инфраструктуры, режимы или терминалов широко распространено. Наиболее распространенным является предоставление государственными органами транспортной инфраструктуры, таких как дороги, порты, аэропорты и каналы. Государственная собственность распространяется также включает работу различных видов транспорта. Во многих странах авиакомпании, железные дороги, паромы и городской транзит принадлежат и управляются государственными органами.

•Субсидии представляют собой важный инструмент, используемый для достижения целей политики. Многие режимы и транспортные услуги являются капиталоемкими, и, таким образом, политикой, стремящейся продвигать услуги или инфраструктуры, что частный сектор не желает или не в состоянии обеспечить могут быть коммерчески жизнеспособным с помощью субсидий. Частные железнодорожные компании в девятнадцатом веке получили большие земельные пожалования и денежные платежи от правительств, стремящихся содействовать железнодорожным перевозкам. В США, закон Джонса, который стремится защищать и поддерживать США помечена торгового флота, субсидирует строительство судов в верфях США. Косвенные субсидии были предложены авиаперевозчиками многих стран в первые годы гражданской авиации путем присуждения почтовых контрактов. Дноуглубительные судовых каналов и предоставление других морских услуг, таких как пилотажных и навигационных средств являются субсидии для облегчения судоходства. И государственная собственность и субсидии представляют собой инструменты, которые требуют финансового участия правительств. Получение дохода становится все более важным инструментом в транспортной политике.

•Регулирующий контроль представляет собой средство воздействия на форме транспортировки, что очень широко используемая. Устанавливая государственные учреждения для контроля отдельных разделов транспортной отрасли, правительства могут оказывать влияние на весь характере и производительность данной отрасли. Эти органы могут осуществлять контроль на входе и выходе, контроллинга, какие фирмы могут предложить транспортные услуги, по какой цене, на какие рынки. Таким образом, в то время как

фактические услуги могут быть предложены частными фирмами, регулятор фактически играет определяющую роль. Регулирующие органы в США, такие как Совет гражданской авиации играют решающую роль в формировании авиационной промышленности США в течение многих десятилетий.

- Многие правительства являются основными промоутерами исследований и разработок в области транспорта. Государственные научно - исследовательские лаборатории являются непосредственными продуктами государственных инвестиций в R & D, и много университетов и промышленности R & D поддерживается государственными контрактами и программами. Результаты этого исследования чрезвычайно важны для отрасли. Это является важным источником инноваций и развитие новых технологий, таких как интеллектуальные транспортные средства и интеллектуальных систем шоссе. Кроме того, образовательные учреждения, которые обычно финансируются государственными ресурсами предоставляют операторам, менеджерам и аналитикам для частного сектора транспорта.

- Трудовое законодательство, касающееся условия труда, обучение и сертификация не может быть направлена целенаправленно повлиять транспорт, но как политика, они могут оказывать существенное влияние над отраслью, поскольку она оказывает влияние на его эксплуатационных расходах.

- Безопасность и операционные стандарты, такие как ограничение скорости, могут иметь такой же эффект. Ограничения на ограничение количества часов водитель грузовика может работать, могут быть возбуждены по соображениям безопасности и для улучшения условий труда водителей, но они формируют экономику грузового транспорта. Таким же образом ограничения скорости помогают зафиксировать расстояние ежедневных поездок, что один водитель может предпринять, тем самым формируя структуру скорости в автотранспортной отрасли.

Общая проблема в отношении инструментов политики является то, что они могут иметь непредсказуемые последствия, особенно если они являются косвенными. Например, налогообложение и субсидии могут влиять на один режим

Достижение целей устойчивой транспортной политики невозможно без чёткой формулировки и обоснования пакетов внедряемых мероприятий. В качестве исходной базы разработчикам

необходим полный перечень возможных мероприятий национальной транспортной политики с априорной (на основе зарубежных и отечественных данных) оценкой их эффективности, ограничений на применение и необходимых затрат. Практика показывает, что общий перечень возможных мероприятий может находиться в пределах 100.

Эффективность реализации мероприятий государственной транспортной политики существенно зависит не только от их скоординированного внедрения в рамках согласованных «пакетов», но и от очередности их реализации.

Литература:

1. Juan Эстебан Мартинес-Jaramillo ,, Santiago Аранго-Aramburo б ,, , Карла С. Альварес-Урибе ,, Патрисия Джарамилло-Альварес Оценка воздействия транспортной политики путем моделирования энергетических систем // Energy Policy Volume 101, February 2017, Pages 101–108
2. Kobe Boussauwa, ,, Thomas Vanoutrive Transport policy in Belgium: Translating sustainability discourses into unsustainable outcomes // Transport Policy Volume 53, January 2017, Pages 11–19
3. Henrike Rau, Michael Hynes, ,, Barbara Heisserer Transport policy and governance in turbulent times: Evidence from Ireland // Case Studies on Transport Policy Volume 4, Issue 2, June 2016, Pages 45–56
4. Xiaojing Wang, Fan Zhang, Bin Li, Jian Gao Developmental pattern and international cooperation on intelligent transport system in China // Case Studies on Transport Policy Volume 5, March 2017 Pages 38-44
5. Гусева Л.Ю. Развитие транспортного транзитного потенциала Казахстана: достижения, проблемы и перспективы // <http://kisi.kz/ru/categories/ekonomika-i-energetika/posts/razvitie-transportnogo-tranzitnogo-potenciala-kazahstan>