

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

*На правах рукописи*

Ладвищенко Вячеслав Юрьевич

Транспортная политика Европейского Союза

Специальность: 23.00.04 – Политические проблемы международных отношений, глобального и регионального развития

Автореферат  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата политических наук

Санкт-Петербург

2011

Работа выполнена на кафедре европейских исследований факультета международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета

Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор,  
**Худолей Константин Константинович**

Официальные оппоненты: доктор философских наук, профессор, декан факультета международных отношений Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации - Северо-Западный институт  
**Косов Юрий Васильевич**

доктор политических наук, профессор кафедры международных политических процессов факультета политологии Санкт-Петербургского государственного университета  
**Ланцов Сергей Алексеевич**

Ведущая организация: Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД РФ

Защита состоится 23 декабря 2011 года в 17 часов на заседании совета Д.212.232.65 по защите докторских и кандидатских диссертаций при Санкт-Петербургском государственном университете по адресу: 191060, Санкт-Петербург, ул. Смольного, 1/3, подъезд 8, ауд. 124

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке им. М. Горького Санкт-Петербургского государственного университета (199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., д. 7-9).

Автореферат разослан « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2011 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета,  
Кандидат исторических наук, доцент

Д.И. Портнягин

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИССЛЕДОВАНИЯ

**Актуальность исследования** обусловлена тем, что в период осуществления масштабных международных интеграционных проектов постоянно возрастает значение транспорта. Европейская интеграция ставит перед вовлеченными в нее странами задачу формирования действительно единой транспортной инфраструктуры, которая обеспечила бы воплощение идеи о свободном перемещении товаров, людей, капитала и услуг на всем пространстве Европейского Союза (ЕС), позволила бы создать условия для эффективных контактов стран Европейского Союза с соседними регионами и для реализации глобальной роли ЕС в XXI веке.

Все более возрастающие экономические и технологические возможности делают транспортную отрасль мощным рычагом воздействия на общее хозяйственно-экономическое развитие и его курс, инструментом формирования определенных геополитических векторов в стратегии тех или иных регионов в глобальном масштабе. Внутренние транспортные пути издавна были основным показателем экономического и военного потенциала государств или их союза; международные транспортные коридоры предстают ключевым фактором мировой политики также с давних времен. По этой причине транспортная политика того или иного субъекта международных отношений является предметом пристального изучения в качестве важнейшего элемента стратегии его развития.

Важнейшим фактором, определяющим всеобщее внимание к транспортной системе, является резко возросшая значимость экологических критериев. Транспорт, выступающий источником более одной трети всех загрязнений окружающей среды, оказался в фокусе внимания общественности, политиков, экономистов, ученых. В настоящее время не только общественное мнение большинства стран, но и законодательство, и международные соглашения заставляют расходовать значительные средства

для качественной модернизации транспортных систем в целях снижения их негативного воздействия на окружающую среду.

Мировая практика показывает, что для создания надежно работающей, экономичной, безопасной и экологичной транспортной системы, ориентированной на интересы гражданина, предпринимателя, рынка и общества в целом, необходимо наличие общих принципов развития транспортной системы и отдельных ее элементов, признанных властными и общественными институтами.

В этом отношении транспортная политика Европейского Союза представляет несомненный интерес. Европейский Союз – беспрецедентный в мировой истории интеграционный проект добровольного объединения преимущественно высокоразвитых, суверенных и самобытных государств, происходящий при тщательном планировании и администрировании на основе демократических процедур и высокой правовой культуры. Транспортная политика Европейского Союза предстает как образец и во многом эталон координации масштабных долгосрочных усилий и общего дела несколькими равноправными субъектами под контролем развитой наднациональной системы политических и хозяйственно-экономических институтов.

Изучение процесса становления единой транспортной политики параллельно с процессом европейской интеграции вместо изначально разрозненных и негармонизированных мер и действий национальных правительств представляется актуальным и по следующей причине. Сегодня Россия также переживает период формирования и развития новой хозяйственно-экономической и, в том числе, транспортной инфраструктуры, которая в силу логики глобализирующейся экономики должна быть тесно связана с зарубежным экономическим пространством и инфраструктурой. Процесс формирования и развития новой хозяйственно-экономической и транспортной инфраструктуры в России происходит на новых для нее и соседних стран (стран бывшего СССР) принципах – принципах рыночной,

либеральной экономики. В этом отношении до известной степени имеет место сходство экономического, политического и концептуального контекстов формирования и развития транспортной сферы в странах Европейского Союза и на пространстве бывшего СССР. И перед Европейским Союзом, и перед Россией и тяготеющими к ней странами СНГ стоит задача построения единой трансконтинентальной высокотехнологичной и высокоэффективной транспортной сети в условиях внедрения неолиберальных механизмов управления и регулирования и, вместе с тем, в условиях потребности в выверенной координации усилий и программ развития на меж- и надгосударственном уровне.

Несмотря на то, что одним из преимуществ либерализации экономики декларируется снижение транзакционных издержек за счет перехода к принципам рыночного саморегулирования, в действительности гармонизация функционирования транспортной отрасли на международном уровне, осуществление крупных международных инфраструктурных проектов, возникающая при этом необходимость налаживания государственно-частного партнерства и другие необходимые меры представляются чрезвычайно трудоемкой работой, требующей больших организационных усилий, наличия достаточно большого и высококвалифицированного бюрократического аппарата, системы регулирующих институтов, способной обеспечить справедливый учет разносторонних интересов и вместе с тем – динамичное развитие экономики в целом и ее отдельных отраслей.

Чрезвычайно интересен и полезен для изучения, осмысления и практического использования всеми, кто сталкивается с аналогичными политико-экономическими задачами, опыт Европейского Союза по созданию на месте разделенных в недавнем прошлом войнами (в том числе «холодной») национальных и региональных пространств гармонизированной высокотехнологичной транспортной сферы и единой транспортной сети, имеющей удобные выходы на соседние страны и континенты. Россия в экономическом и геополитическом измерении по отношению к

Европейскому Союзу поставлена в двойственное положение. С одной стороны, в силу естественного географического соседства перед нашей страной и Европейским Союзом стоит задача развития взаимовыгодного сотрудничества, формирования общего экономического пространства. С другой, логика геоэкономической конкуренции, естественное стремление и возможность Европейского Союза вовлечь в свою экономическую и политическую орбиту страны бывшего СССР (когда-то связанные в единый народно-хозяйственный комплекс) делает Европейский Союз и Российскую Федерацию соперниками в борьбе за экономическое и политическое влияние на постсоветском пространстве, за участие в масштабных инфраструктурных проектах, контроль над ними. Таким образом, Европейский Союз и Россия объективно выступают друг для друга и как выгодные партнеры, и как прямые конкуренты, способные своей активностью значительно повлиять на экономическую (и транспортную) конъюнктуру соперника и в близлежащих регионах. Так, наиболее зримыми примерами борьбы Европейского Союза и России за грузопоток «Европа – Азия» выступают проект TRASECA (патронируемый ЕС) и развитие коридора «Север – Юг», проект строительства «Южного обхода Азовского моря» и переезда через Керченский пролив (в которых заинтересована Россия).

Непосредственное соседство Европейского Союза с Россией ставит транспортную политику Европейского Союза на первое место в европейско-российских отношениях, а динамика европейской интеграции последних лет (вступление в Евросоюз новых членов, конституционный кризис) привносят в развитие событий момент неопределенности, что делает актуальным также выяснение главных закономерностей и вариантов формирования новейшей транспортной политики Европейского Союза, их прямого и косвенного влияния на отношения ЕС и России.

**Степень изученности темы исследования.** Процессы европейской интеграции находятся в фокусе исследовательского внимания историков, экономистов, политологов, экономических географов, экспертов по

деятельности Европейского Союза. В силу ключевой роли транспорта в геополитических, хозяйственно-экономических, культурных и иных связях между государствами транспортная политика также включается в объект изучения и получает освещение с различных дисциплинарных точек зрения, однако пока не стала предметом развернутого анализа.

Наряду с большим количеством научных исследований европейской интеграции, в которых изучению транспортной политики Европейского Союза отводится значительное место, в официальных изданиях подготовленных институтами ЕС, чья деятельность непосредственно связана с проведением транспортной политики<sup>1</sup> и литературе различной специализации (международные отношения и мировая политика, геополитика<sup>2</sup>, регионоведение, экономика<sup>3</sup>, финансирование транспортных проектов, транспорт и логистика<sup>4</sup>, экологическое, профсоюзное движения и т.д.) также публикуется значительное число материалов, отличающихся различным ракурсом рассмотрения предмета, которые в совокупности помогают сформировать представление об исторической динамике транспортной политики ЕС.

Среди исследований, опосредованно связанных с проблемой формирования единой транспортной политики ЕС, отметим работы К. Алибэра и П.С. Дедкова<sup>5</sup>, Ф.М. Кацмана<sup>6</sup>, Л.Н. Шишелиной<sup>7</sup>, Т.А. Романовой<sup>8</sup>, Т.Ю. Шалденковой<sup>9</sup>, Хавела Брэйна<sup>10</sup>.

---

<sup>1</sup> White Paper "European Transport Policy for 2010: time to decide", A closer look at the railways Annual Report 2009-2010 Community of European Railway and Infrastructure Companies, Belgium 2010., White Paper 2011 Roadmap to a Single Transport Area – Towards a Competitive and Resource Efficient Transport System.

<sup>2</sup> Алексеева И.В., Зеленев Е.И., Якунин В.И. Геополитика в России: Между Востоком и Западом. СПб, 2001; Шишелина Л.Н., Геополитические аспекты расширения ЕС на Восток, М, 2006

<sup>3</sup> Вебер А. Теория размещения промышленности. М., 1926; Лёш А. Пространственная организация хозяйства / под ред. А. Г. Гранберга. М.: Наука, 2007.

<sup>4</sup> Hussein Kassim and Handley Stevens, Air Transport and the European Union Europeanization and its Limits, Palgrave Macmillan, 2010

<sup>5</sup> Дедков П.С., Алибэр К. Общая сельскохозяйственная, общая транспортная политика Европейского союза. Минск, 2003.

Также в ходе диссертационного исследования использовалась следующая литература: работы российских и зарубежных экспертов в области международных отношений и конкретно европейской интеграции (Ю.В. Косова<sup>11</sup>, С.А. Ланцова<sup>12</sup>, И.И. Хохлова<sup>13</sup>, К.К. Худолея<sup>14</sup>, В.Г. Шемятенкова<sup>15</sup>, Ю.А. Щербанина<sup>16</sup>, Дэвида Банистера<sup>17</sup>, Алана Добсона<sup>18</sup>, Питера Хедикера<sup>19</sup>, других авторов<sup>20</sup>).

---

<sup>6</sup> Кацман Ф.М. Функционирование международных и национальных транспортных коридоров. СПб., 2002; Он же. Международные транспортные коридоры // Морская биржа. № 5. 2003.

<sup>7</sup> Шишелина Л.Н. Расширение Европейского Союза на Восток: международно-политические аспекты: диссертация доктора исторических наук: 07.00.03. Москва, 2005.

<sup>8</sup> Романова Т.А. Россия и ЕС: диалог на разных языках // Россия в глобальной политике. 2006. No 6. Ноябрь-декабрь; она же The Theory and Practice of Reciprocity in EU-Russian Relations // Russia and Europe. Building Bridges, Digging Trenches. Kjell Engelbrekt, Bertil Nygren (eds.) Ashgate, 2010.

<sup>9</sup> Шалденкова Т.Ю. Транспортная система ЕС: современные тенденции развития // Вестник СПбГУ: научно-теоретический журнал. Серия 5, Экономика. СПб., 2003. Вып. 3 (№ 21). С. 131 – 135; она же Пространственная организация регионального интеграционного комплекса Европейского Союза: Автореф. дис. канд. экон. наук: 08.00.14 / СПб.: С.-Петерб. гос. ун-т, 2006.

<sup>10</sup> Havel Brian. Beyond open skies: a new regime for international aviation. Alphen/Rijn: Kluwer Law International, 2009.

<sup>11</sup> Косов Ю.В. Трансграничные региональные связи в зоне Балтийского моря, Космополис. 2008. №3. С.130-134

<sup>12</sup> Ланцов С.А. Мировая политика и международные отношения как объект теоретического анализа и изучения // Вестник СПбГУ. Серия 6. 2006г. Выпуск 3.; он же Экономические и политические аспекты глобализации. ПОЛИТЕКС=POLITEKX: Политическая экспертиза: Научный журнал. Том 2 №4, СПб, 2006; он же Современные процессы мировой политики. Международные процессы. Т8, №1(22). М., январь-апрель 2010

<sup>13</sup> Хохлов И.И. Субсидиарность как принцип и механизм политики Евросоюза // Мировая экономика и международные отношения. 2004. № 5. С. 95 – 101.

<sup>14</sup> Худoley К.К. Russian-Baltic Relations – a view from Saint-Petersburg / Helmut Hubel (ed). EU enlargement and beyond: The Baltic States and Russia. – Berlin VERLAG, 2002. Худoley К.К. Отношения России и Европейского Союза: новые возможности, новые проблемы // Россия и Европейский Союз: переосмысливая стратегию взаимоотношений (под редакцией А. Мошеса). – М.: Гендальф, 2003.

<sup>15</sup> Шемятенков В. Г. Европейская интеграция. М.: Международные отношения, 2003. 400 с.

<sup>16</sup> Щербанин Ю.А. Транспортная стратегия России и Белая книга ЕС по транспорту: сопоставления и замечания на полях // Транзит. 2004. № 3. С. 45 – 47.

<sup>17</sup> David Banister, Transport Policy and the Environment, Routledge, 1998.

<sup>18</sup> Alan Dobson, Globalization and Regional Integration, The origins, development and impact of the single European aviation market, Routledge, 2007

Данные работы позволяют создать целостную картину теоретического осмысления процесса формирования и развития ЕС, проследить, каким образом в научной литературе концептуализировано влияние на интеграционные процессы в ЕС внутренних и внешних факторов, а также интеграционных и иных политических, экономических и культурных идей и концепций.

Однако развернутые исследования, полностью посвященные процессу формирования единой транспортной политики ЕС, автору найти не удалось, что подчеркивает актуальность настоящей работы.

На основе анализа степени изученности темы настоящей диссертации, можно констатировать, что в общей массе публикаций, связанных с темой диссертации, аспект постепенного формирования единой транспортной политики ЕС и ее современная реализация выделен и акцентирован недостаточно, и рассматривается как одна из составных частей какой-либо иной темы, которой посвящено исследование. Между тем, именно постепенное формирование единой транспортной политики ЕС и ее современная реализация в контексте внутривнутриполитических и внешнеполитических аспектов представляют для нас наибольший интерес.

**Эмпирической базой** исследования выступили следующие источники:

---

<sup>19</sup> Peter Headicar, *Transport Policy and Planning in Great Britain*, Routledge, 2009

<sup>20</sup> Введенский В.Г. *Современные проблемы регионального сотрудничества России и Европейского Союза, Серебряные нити*, 2010г.; *Глобализационные приоритеты экономической политики Евросоюза* / Грязнов Э.А., Крахт К.-Х., Ливенцев Н.Н. и др. Рос. акад. гос. службы при Президенте РФ. М., 2000; *Европа: вчера, сегодня, завтра*. М., 2002; Емельянова Н.Н. *Россия и Евросоюз. Соперничество и партнерство, международные отношения*, 2009г.; Каблова Л.В. *Правовые аспекты европейской интеграции: Проблемы коммунитаризации в региональных составляющих Европейского Союза*. Н.Новгород, 2000; Ланко Д.А. *Процессы глобализации, регионализации и локализации вокруг Балтийского моря*, СПбГУ, 2008г.; Лихачев В.Н. *Россия и Европейский Союз в стратегической перспективе // Междунар. жизнь = Intern. affairs*. М., 2000. №1; Овсянко М.Д. *Европейская интеграция и проблемы становления общеевропейской инфраструктуры: На примере транспорта: Дис. канд. экон. наук: СПб., 2002; Энтин М.Л. В поисках партнерских отношений 2. Россия и Европейский Союз в 2006 – 2008 годах, Зебра Е, 2009г., он же В поисках партнерских отношений 3. Россия и Европейский Союз в 2008 – 2008 годах, Зебра Е, 2010г.*

1) Официальные документы и информационные материалы Европейского Союза (учредительные договоры Союза, его вторичные акты, как директивы или регламенты; а также юридически необязательные документы консультационного и рекомендательного характера) Они фиксируют политические и экономические решения ЕС, определяют направления и тенденции в формировании транспортной и общей политики Союза. Официальные документы ЕС позволяют также восстановить структуру деятельности и взаимодействия институтов ЕС в процессе формирования общей транспортной политики. Все эти документы представлены, прежде всего, в «Официальном Журнале» (Official Journal, OJ), на официальном портале Евросоюза (eur-lex.europa.eu), а также в Бюллетене Европейского Союза (Bulletin of the European Union).

2) Материалы электронных и печатных средств массовой информации, информационных агентств. Данный вид документов позволяет уточнить фактическую сторону исследуемого процесса, обеспечить эмпирическую базу для формулирования выводов о тенденциях развития транспортной политики ЕС.

3) Официальные документы международных правительственных и неправительственных организаций. Данный вид документов необходим для воссоздания историко-политического контекста формирования в рамках ЕС единой транспортной политики, изучения внешних факторов данного процесса<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Bankwatch Mail. Информационный бюллетень СЕЕ Bankwatch Network о международных финансовых институтах: <http://russian.bankwatch.org/publications/mail.shtml>; Евроазиатский транспортный союз (ЕАТС). Euro-Asian Transport Union (EATU): [www.eatu.ru](http://www.eatu.ru); Европейская конференция министров транспорта (ЕКМТ). European Conference of Ministers of Transport (ECMT): [www.cemt.org](http://www.cemt.org); Европейская федерация транспортников: [www.itf.ru](http://www.itf.ru); Программа TRACECA: [www.traceca-org.org](http://www.traceca-org.org); НПО СЕЕ Bankwatch Network: [russian.bankwatch.org](http://russian.bankwatch.org).

4) официальные документы российских правительственных организаций. Данная группа документов необходима для изучения отношений ЕС и России в аспекте их сотрудничества в транспортной сфере<sup>22</sup>.

5) справочная литература<sup>23</sup>.

**Цель исследования** – раскрыть процесс формирования и развития транспортной политики ЕС в контексте внутривластных (с момента подписания Маастрихтского договора до настоящего времени) и внешнеполитических (на примере отношений с Россией) аспектов развития.

Достижение указанной цели предполагает решение следующих **задач**:

1. Дать развернутую характеристику основных направлений транспортной политики ЕС в свете европейской интеграции.

2. Раскрыть основные факторы формирования транспортной политики Европейского Союза.

3. Проанализировать развитие транспортной политики в контексте внешнеполитической деятельности Европейского Союза на примере отношений с Россией.

**Объект исследования** – транспортная политика Европейского Союза.

**Предмет исследования** – глобальные и региональные аспекты формирования и реализации транспортной политики Европейского Союза в XX – XXI вв. после подписания Маастрихтского договора 7 февраля 1992 г.

Теоретическая и методологическая основа исследования.

Базовыми методологическими основаниями исследования выступают фундаментальные положения системного подхода, в соответствии с которым транспортная политика ЕС рассматривается как системное явление,

---

<sup>22</sup> Президент России. Официальный сайт ([www.kremlin.ru](http://www.kremlin.ru)); Министерство транспорта Российской Федерации ([www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)); Концепция согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 года. СПб: Международная академия транспорта, 2004; Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030г. ([www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)), Электронное издание Северо-западное таможенное управление ФТС России (<http://sztu.customs.ru>); др.

<sup>23</sup> Европейский Союз: факты и комментарии; Европейская безопасность: события, оценки, прогнозы; Мировая экономика и международные отношения; Современная Европа и др.

развивающееся в соответствии с внутренними закономерностями и под воздействием факторов внешнего контекста, а также принципы институционального анализа и метод историко-сравнительного исследования. При этом автор руководствовался требованиями общенаучных принципов исследования – анализ, синтез и прогноз.

**Научная новизна** диссертации заключается в следующем:

1. Впервые рассмотрены внутривнутриполитические и внешнеполитические аспекты влияния транспортной политики на формирование, развитие и успешное функционирование объединения государств, управляемого наднациональной системой политических и хозяйственно-экономических институтов.

2. Раскрыты содержание, основные направления и перспективы транспортной политики ЕС в контексте европейской интеграции и мировой политики.

3. Выявлено, что эволюция транспортной политики ЕС во второй половине XX в., начале XXI в. этот период подчинялась логике постепенной демонополизации и либерализации (предполагающей приватизацию, либерализацию цен, монетизацию услуг) в русле общей тенденции в эволюции экономического и административного управления в странах Европы.

4. Установлено, что Европейский Союз и Российская Федерация обоюдно заинтересованы в построении мощных транспортных магистралей, соединяющих оба пространства и обеспечивающих транспортное сообщение сквозь весь Евразийский материк – «от океана до океана».

**Теоретическая и практическая значимость исследования.** Материалы и результаты диссертации могут быть использованы в лекционных курсах о европейской интеграции, при изучении практических результатов интеграционных процессов в Европе, при исследовании транспортной политики ЕС в контексте мировой политики и отношений ЕС и России. Наблюдения и выводы, сделанные в ходе исследования, могут быть

полезны в ходе анализа взаимного влияния и соотношения политической и экономической интеграции. Работа представляет интерес для тех, чья деятельность связана с российско-европейским сотрудничеством (предпринимателей, дипломатов, представителей правительственных учреждений, научно-инженерных работников и др.), поскольку позволяет понять логику и историю становления современной транспортной политики ЕС, причины и факторы возникновения единого транспортного пространства и единой политики ЕС в данной сфере.

**Положения, выносимые на защиту:**

1. Стратегия транспортной политики ЕС определяется балансом влияния нескольких факторов: усилиями правительств стран ЕС на максимально устойчивое развитие транспортной сферы; влиянием политически и граждански оформленных групп (профсоюзов, экологов); геополитическими и геоэкономическими интересами западноевропейских стран, представляющих на международном уровне единый политический и экономический центр; развитием транспортных технологий; потребностью в сотрудничестве со стороны стран других регионов (Центральная Азия, Россия).

2. Общим направлением эволюции транспортной политики ЕС является планомерный переход от политики директивного администрирования и дирижизма к все более глубокой и гибкой либерализации транспортной сферы, более тонкой настройке механизмов саморегулирования в данной отрасли экономики, отладке функционирования и взаимодействия институтов, регулирующих индустрию транспорта в ЕС.

3. Расширение значения транспорта в экономике региона, становление новых технологий, повышающих эффективность транспортных перевозок, влекут усиления транспортной составляющей во внешней политике стран ЕС: транспортная стратегия становится инструментом внешнеполитического и геоэкономического влияния ЕС на большом пространстве, охватывающем страны Магриба, Ближнего Востока и Центральной Азии.

4. В ближайшей перспективе (20 – 25 лет) наиболее вероятно устойчивое поступательное развитие сотрудничества ЕС и России в сфере транспорта, постепенное разрешение препятствий к выполнению задач, возникающих перед сторонами в сфере построения транспортных коридоров ЕС – Россия.

**Апробация работы.** Работа прошла обсуждение на Кафедре европейских исследований Факультета международных отношений СПбГУ. По теме диссертации опубликовано четыре статьи.

Отдельные положения обсуждались в ходе научной дискуссии на научной конференции «Актуальные проблемы мировой и российской политики» в 2007г. на философском факультете МГУ им. Ломоносова.

**Структура диссертации.** Исследование состоит из введения, двух глав, заключения, списка аббревиатур, приложений, списка использованной литературы.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **Введении** раскрывается актуальность избранной темы диссертационного исследования, устанавливается степень научной разработанности, определяются объект и предмет исследования, его цели и задачи, методология анализа, научная новизна, формулируются основные положения, выносимые на защиту, теоретическая и практическая значимость работы, характеризуются формы апробации материалов диссертации.

В главе 1 «Внутриполитические аспекты формирования и развития транспортной политики Европейского Союза» рассматривается процесс становление транспортной политики Европейского союза.

В параграфе **1.1 «Транспортная политика ЕС в XX в.: концептуальные основания и логика становления»** устанавливается, что становление транспортной политики ЕС происходило в соответствии с общей логикой поступательного развития Европейского Союза, тенденциями

усложнения и укрепления хозяйственно-экономических связей в Европе, процессами закономерной институционализации и гармонизации сфер регуляции и управления транспортной отраслью. Неуклонное и экономически мотивированное продвижение к единому рынку и единому политическому пространству при обилии артикулируемых и отстаиваемых интересов в условиях высокой демократической политической культуры вылилось в формирование сложной, но эффективной системы институтов и инструментов управления ЕС, в том числе – в транспортной сфере.

В параграфе **1.2 «Пересмотр «Белой книги» и формирование новых задач в XXI веке»** показан непростой поиск ЕС стратегии развития транспортной системы в новом веке и большое значение основополагающего документа транспортной политики ЕС – «Белой книги», в которой принципы и содержание транспортной политики ЕС подвергается непрерывной своевременной корректировке в соответствии с возникающими задачами и вызовами времени. «Белая книга» характеризуется глубиной и детальностью проработки всего спектра направлений и всех аспектов развития транспорта в странах ЕС. Очевидна высокая степень соответствия реальных потребностей и проблем развития транспорта и излагаемых в «Белой книге» стратегии, содержания, конкретных планов транспортной политики. Вместе с тем нельзя не отметить тот факт, что базовый концептуально-стратегический документ транспортной политики ЕС задает стимулирующие продвижение к новым стандартам и уровню развития ориентиры и цели.

В параграфе **1.3 «Трансьевропейская транспортная сеть: проблемы расширения»** показан процесс реализация проекта Трансьевропейской транспортной сети, потребовавший институционализации партнерства стран ЕС на высоком организационном уровне, выстраивания сложной системы организационно-правовых и финансовых институтов, политической воли старых и новых членов, кандидатов на вступление в ЕС, стратегических партнеров ЕС. Трансьевропейская транспортная сеть стала образцом и

результатом сложной координации и высокого качества отраслевой политики внутри ЕС и на его рубежах.

В параграфе **1.4 «Экологические и социальные аспекты развития транспорта в Европейском Союзе: критическая позиция НПО и профсоюзов»** раскрыт механизм влияния на транспортную политику ЕС позиции различных НПО и профсоюзных организаций, отстаивающих экологические, социальные и иные права общества, работников и пользователей транспортной индустрии. Доказывается, что проблемы развития транспортной сферы и критика политики ЕС в сфере транспорта со стороны НПО и профсоюзов отражают закономерные сложности создания высокотехнологичной «устойчивой» транспортной системы, рабочие моменты согласования многосторонних интересов, открытый характер поиска оптимальных направлений развития во всех сферах деятельности.

В главе **2 «Внешнеполитические аспекты транспортной политики Европейского Союза на примере отношений с Россией»** рассмотрено взаимодействие ЕС и России в сфере развития транспортной сети. Нормативно-правовой основой для сотрудничества является Соглашение о партнерстве и сотрудничестве, которое вступило в силу 1 декабря 1997г. и ежегодно с 2007г. продлевается.

В параграфе **2.1 «Европейский Союз – Россия: факторы движения к единому транспортному пространству»** показывается, что при очевидной общей заинтересованности в построении единого экономического пространства ЕС - Россия существуют определенные политические и экономические противоречия (конституционный кризис в ЕС, т.н. «пятидневная война» в августе 2008 г., вопросы поставки газа, позиции новых членов ЕС), затрудняющие выработку некоторых согласованных решений.

В параграфе **2.2 «Евразийское направление транспортной политики Европейского Союза и интересы России»** подробно анализируются проекты ЕС евразийского направления (ключевым здесь

является проект TRACECA), которые непосредственно влияют на геополитические и геоэкономические отношения не только по линии ЕС – Россия, но затрагивают интересы других крупнейших держав мира (США, Китай, Япония) и государств Центральной Азии и Кавказа. Показывается, что помимо давно существующих объективных трудностей интеграции транспортных сетей Европы и России (различные технические и технологические стандарты, в т.ч. различная ширина железнодорожной колеи, некоторое технологическое отставание российского транспортного сектора, более строгие экологические требования и стандарты общей безопасности в ЕС и т.д.) возникают политически мотивированные расхождения, связанные, прежде всего, с продолжающейся после распада СССР перестройкой геополитического силового поля на постсоветском пространстве и объективным столкновением экономических интересов (проблема транзита в Калининград, строительство при участии ЕС транспортных магистралей в обход России). Однако преимущественно транспортная политика ЕС в силу объективных причин отвечает долгосрочным стратегическим интересам России, заключающимся в налаживании устойчивых трансконтинентальных транспортных сообщений через территорию России, получении транспортной ренты и определенного контроля над транспортными потоками и магистралями.

В **Заключении** содержатся основные выводы диссертационного исследования.

**Основные положения** диссертации отражены в следующих публикациях:

1. В.Ю. Ладвищенко. Актуальные проблемы мировой и российской политики (материалы конференции) // Вестник Московского университета. Серия 12. Политические науки. № 2. 2007 г. Март-апрель. 0,5 п.л.

2. В. Ю. Ладвищенко, Ю.И. Шелистов. Транспортная политика ЕС: логика становления, институциональная структура // Вестник Московского

университета. Серия 12. Политические науки. 2010 г. Ноябрь-декабрь. 0,8/0,4 п.л.

3. В.Ю. Ладвищенко. Роль государства в конструировании социальной структуры западного общества // Сборник научных статей философского факультета СПбГУ. Издательство СПбГУ, 2007 г., 0,5 п.л.

4. В.Ю. Ладвищенко. Транспортная политика ЕС: между экономическим ростом и устойчивым развитием // Scola. Сборник научных статей философского факультета МГУ. М.: Социально-политическая мысль, 2006 г. 0,5 п.л.