

В августе 1986 г. ЦК КПСС и СМ СССР приняли постановление «О прекращении работ по переброске стока северных и сибирских рек». Ввиду «беспрецедентно мощной кампании народного протеста» в 1987 – 1989 гг. было прекращено строительство Даугавпилсской ГЭС, Ржевского водохранилища и других народнохозяйственных объектов¹⁸. В результате действий радикального движения «Хранителей радуги» в 1989 – 90 гг. были приняты решения о перепрофилировании завода по уничтожению химического оружия в Чапаевске, отменены планы по расширению Балаковской АЭС¹⁹. Активные выступления широкой общественности за сохранение природной среды способствовали принятию важных решений по улучшению экологической обстановки в ряде регионов страны.

Анализ общественной экологической деятельности в 1970-е – 1980-е годы показывает, что формы и методы природоохранной работы были достаточно ограничены: пропагандистская работа среди населения; участие в разработке природоохранных программ; организация массовых

мероприятий, акций, демонстраций и т.п. Деятельность общественного экологического движения была неотделима от деятельности государственных природоохранных структур, это проявлялось в совместной разработке и реализации программ, осуществлении контроля за соблюдением природоохранного законодательства и т.п. Эффективность природоохранной общественной деятельности была невысокой вследствие отсутствия доступной и достоверной информации о реальном состоянии окружающей среды, неразвитости демократических структур и несовершенства законодательства. В то же время, общественность стала осознавать свою роль в осуществлении экологической политики на региональном и государственном уровнях.

В 90-гг. XX в. ситуация радикально изменилась. Распад СССР, экономические и политические реформы, социальные проблемы внесли свои коррективы в процесс формирования экологической политики. Изменения в законодательстве позволили расширить сферу общественного участия в принятии экологически значимых решений.

¹⁷Фомичев С. Разноцветные зеленые: стратегия и действие. – М.-Н.Новгород, 1997.

¹⁸Общественное экологическое движение России: Справочное издание / Под ред. А.К. Смирнова. – М., 1995. – С.3.

¹⁹«Свет мой, зеркальце, скажи...». Опрос «зеленых лидеров» // Бюллетень Московского ИСАР. 1998. – № 2. – С. 29.

²⁰Круглый стол: «хранители радуги» о себе // Бюллетень Московского ИСАР. 2000. – № 10. – С.5.

В.Ю. Малов, В.В. Воробьева, Т.Н. Есикова,
В.Д. Ионова
Институт экономики и ОПП СО РАН,
г. Новосибирск

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС В СТРАТЕГИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СИБИРИ

К одним из первоочередных условий достижения цели удвоения ВВП относится создание в азиатской части России *опорной транспортной сети, отвечающей требованиям XXI века*, складывающейся новой геополитической ситуации в Азиатско-Тихоокеанском регионе и новой роли России в ней. Намечаются и оформляются международные транспортные коридоры, способные привести к трансформации мировой экономики и фундаментальному переформированию не только региональных, но и мирового рынка. В первой половине XXI в. для России (и Сибири в частности) главным является активное и своевременное подключение ее к формирующемуся транспортному мосту Европа – Азия.

Формирование основы опорного каркаса транспортной сети в рамках сибирского пространства

определяется реализацией следующих *транспортных мегапроектов XXI в., имеющих федеральный уровень значимости*:

I. Мегапроект развития (модернизации) евразийского международного широтного транспортного коридора «Транссиб-TS».

II. Мегапроект формирования нового северного евразийского международного широтного транспортного коридора «Северо-Евразийский».

III. Мегапроект формирования и усиление евразийского международного широтного Арктического транспортного коридора.

IV. Мегапроект формирования и модернизации Енисейского международного меридионального транспортного коридора.

V. Мегапроект формирования и модернизации Обь-Иртышского меридионального российского транспортного коридора.

Мегапроект развития (модернизации) евразийского международного широтного транспортного коридора «Транссиб-TS».

Международный широтный транспортный коридор «Транссиб» является важнейшим действующим элементом транспортного моста «Азия–Европа». Он объединяет Транссибирскую железнодорожную магистраль, автомобильные магистрали («Байкал», «Амур» и др.), авиационные воздушные коридоры, оптико-волоконную и другие системы связи, мультимодальные узлы, морские «ворота» страны и многие другие элементы транспортной инфраструктуры России.

Цель проекта – превращение Транссиба в современный скоростной логистически оснащенный международный транспортный коридор, отвечающий всем требованиям, предъявляемым к коридорам такого ранга на базе взаимодополняющей и синхронной работы как железнодорожного, так и автомобильного, водного и воздушного видов транспорта.

Мегапроект формирования нового северного евразийского международного широтного транспортного коридора «Северо-Евразийский».

Формирование нового северного широтного транспортного коридора «Северо-Евразийский» предопределяется потребностями развития российских регионов при решении задачи удвоения ВВП в первые десять лет и обязательствами страны перед партнерами по мирохозяйственной системе (по контейнерным перевозкам, газовым и нефтяным обязательствам и т.д.). «Северо-Евразийский» транспортный коридор (в перспективе), простираясь от берегов Баренцева моря (порт Индига) до порта Ванино на берегу Татарского пролива, свяжет Северо-Восток европейской части страны с новыми перспективными ресурсными регионами Сибири и Дальнего Востока, позволит сформировать новые центры экономической активности, работающие на укрепление единства экономического пространства России в целом. Основой коридора станет будущая Северо-Российская Евразийская магистраль.

Цель проекта (2008–2025 гг.) – строительство Северо-Сибирской магистрали и превращение ее вместе с БАМом в ключевое «грузовое» звено будущего транспортного коридора, способного выдержать конкуренцию с бурно развивающейся транспортной сетью Казахстана и Китая при транспортировке базовых российских экспортных товаров на мировые и региональные рынки. Кроме того, строительство Севсиба положит начало формированию нового северного широтного пояса экономического развития страны.

Мегапроект формирования и усиления евразийского международного широтного *Арктического* транспортного коридора.

Усиление Арктического широтного транспортного коридора предопределяется федеральными задачами хозяйственной интеграции

полярных российских владений в единое экономическое пространство страны, потребностями развития северных регионов и национальных образований, обеспечения кратчайшего выхода внутриконтинентальных сибирских регионов на европейские рынки и рынок ряда стран АТР (США, Японии и др.).

Цель проекта (2005 – 2025 гг.) – воссоздание и модернизация Северного морского пути, переоснащение его не только в соответствии с требованиями, предъявляемыми к международным коридорам, но и создание вдоль него жизнеспособных региональных транспортно-логистических центров, ориентированных на обслуживание не только коридора, но и территорий, расположенных в непосредственной близости от грузообразующих ареалов глубинных частей Средней Сибири. СМП – часть международной межконтинентальной магистрали «Северо-Восточный проход», который становится «северным транспортным мостом».

Мегапроект формирования и модернизации международного *Енисейского* меридионального транспортного коридора.

Формирование и модернизация Енисейского меридионального транспортного коридора отвечает федеральной задаче создания надежной и безопасной опорной транспортной сети, как базы для самостоятельного развития ресурсных регионов Сибири. Основу этого коридора должна составить водная транспортная система «Енисей – СМП» и трансполярные воздушные трассы №1 и 2 кроссполярного воздушного моста «Америка – район Северного полюса – Азия».

Цель проекта (2005 – 2025 гг.) – усиление «выходов» на широтные международные транспортные коридоры: превращение речной системы «Енисей - СМП» и российских участков трансполярных воздушных трасс в надежное звено единой общероссийской транспортной сети, отвечающей стратегическим интересам не только внутриконтинентальных регионов Восточной Сибири и российских ТНК, закрепляющихся на мировых рынках, но и интересам страны в целом.

Мегапроект формирования и модернизации *Обь-Иртышского* меридионального российского транспортного коридора.

Формирование и модернизация Обь-Иртышского меридионального транспортного коридора предопределяется потребностями сибирских предприятий в конкурентоспособных выходах на мировые рынки (Европы, США) топливно-энергетических ресурсов и продуктов их переработки. Основу этого коридора должна составить водная транспортная система «Обь – Иртыш – СМП». Региональная значимость реализации этого проекта предопределяется необходимостью ликвидации узких мест, снижающих эффективность и безопасность судоходства на всем протяжении основной водной

речной системы Западной Сибири.

Цель проекта (2005–2025 гг.) – модернизация речной системы «Иртыш - Обь» и буквально восстановление речной системы «Обь - СМП» с позиции обеспечения надежных звеньев российской транспортной сети.

Все указанные выше транспортные мегапроекты характеризуется тем, что имеют 1) федеральный или (как минимум) межрегиональный уровень значимости и 2) в их реализации заинтересованы в значительной степени крупные частные компании.

В условиях, когда государство не в состоянии самостоятельно решить проблему финансирования, поддержания и модернизации транспортной инфраструктуры, единственным участником хозяйственной деятельности, способным (и, более того, вынужденным) взять на себя реализацию этих задач является «крупный капитал». В такой ситуации, как показывает опыт других стран, главной концептуальной основой развития инфраструктуры

должны стать те или иные формы партнерства государства и частного сектора при сохранении за государством права собственности и одновременной передачи частным компаниям прав по владению и пользованию.

Необходимо провести двухсторонние и многосторонние межгосударственные переговоры о реализации в России супермасштабных инвестиционных проектов на основе государственных концессий в сфере трансконтинентальных транспортных проектов, освоения месторождений и территорий Сибири и Дальнего Востока. Концессии, наряду с другими формами и способами привлечения капитала, могут стать одним из самых амбициозных и перспективных направлений развития государственного сектора российской экономики, ее транспортной инфраструктуры. Предлагаемый подход к консолидации финансовых ресурсов в качестве основного заявлен в «Транспортной стратегии России» и был рекомендован на Байкальском экономическом форуме – 2004.

John Watson, Heather Plumridge, Chris Allan.

Global Greengrants Fund (GGF)

перевод Т. Карпетченко



Social Innovation: Definition and Discussion ОБЩЕСТВЕННОЕ НОВАТОРСТВО – ОПРЕДЕЛЕНИЕ И ОБСУЖДЕНИЕ

Рассматривая основные составляющие, необходимые для достижения перемен в обществе, мы (GGF) выделили группу так называемых общественных новаторов (Social Innovators). После изучения данной группы мы поняли, что некоторые уроки общественного новаторства могут быть использованы в нашей деятельности. Мы изучили характерные признаки общественного новаторства, чтобы понять, каким образом они могут помочь нам в нашей деятельности. Мы надеемся, что полученные уроки помогут развитию общественного движения в целом.

Первоначально GGF применял термин Общественное Предпринимательство (Social Entrepreneurship), но поскольку для общественного движения важен коллективный активизм, а не модель индивидуального действия, а термин предпринимательство во многих странах, в том числе и в России, в основном ассоциируется с бизнесом, GGF заменил данный термин на «Общественное (социальное) Новаторство» (Social Innovation)

Общественные новаторы (Social Innovators) используют инновационные подходы в решении социальных проблем при помощи смелых, а иногда и

рискованных действий. Несмотря на то, что общественные новаторы, как правило, являются сильными индивидуальными лидерами, они работают в организациях и коалициях и используют системный подход для нахождения долгосрочных, устойчивых решений самых различных проблем в обществе. Общественный новатор обладает такими характеристиками, как способность к предвидению, амбициозность, настойчивость, мотивированность, изобретательность, способность к адаптации и находчивость.

Основное отличие между общественными новаторами и успешными грантополучателями, которые не являются общественными новаторами, – это *систематический и инновационный* подход, используемый общественными новаторами.

Инновацией общественного новатора может быть новая идея, новый процесс или новая технология. Это также может быть адаптация уже существующей идеи, процесса или технологии в новую область. Общественные новаторы используют системный подход, рассматривают основные причины проблемы, а не симптомы, и находят перспективное решение. Это не значит, что все общественные новаторы способны