
ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР "УРАЛ ПРОМЫШЛЕННЫЙ – УРАЛ ПОЛЯРНЫЙ": ПРОБЛЕМЫ, ПУТИ РАЗВИТИЯ

Табакон Н.В.

В статье рассмотрены теоретико-методологические вопросы формирования транспортного коридора "Урал промышленный – Урал Полярный". Проанализированы основные факторы, влияющие на создание транспортной инфраструктуры. Большое влияние уделено мировоззренческой проблеме, связанной с деятельностью человека, и влиянию ее на природу.

Предлагается рассматривать вопрос сооружения транспортного коридора "Урал промышленный – Урал Полярный" в рамках создания Урало-Западно-Сибирского ТПК, учитывая при этом глобальную транспортную сеть.

Ранее отмечалось, что идущие в мире процессы выдвигают перед Россией стратегическую задачу – становления одним из полицентрических образований мировой экономики и подчеркивалась объективность развития международных транспортных коридоров на территории страны [1]. Указывалось и на необходимость формирования территориально-производственных комплексов (ТПК), процессы самоорганизации которых должны базироваться на сильно неравновесных процессах, обеспечивающих возникновение новых структур, иерархически более высокого ранга относительно субъектов РФ. Рассмотрены и объективно существующие предпосылки формирования такого ТПК в Урало-Западно-Сибирском регионе, образование которого значимо для России и для Евроазиатского пространства. Подчеркнута важность не только опережающего транспортного освоения территорий ТПК, но и принципиально иного развития здесь транспорта. Существенна также в формировании его, как надсубъектного ТПК, роль транспортных коридоров. Однако, как нам представляется, исключительно большое значение в нем должна иметь транспортная зона (полоса, пространство между границами), формирующаяся по всей Тюменской области в меридиональном направлении между Северным морским путем и южной границей страны с вхождением в транспортную сеть Средней Азии. Иными словами, речь идет не только об использовании транзитного потенциала территории, но и вхождении ТПК на потенциально емкий азиатский рынок, на котором он реально может развивать свои технологические преимущества.

Транспортная зона уже сегодня представляет комплекс различных транспортных коммуникаций (включающих автомобильные и железные дороги, морской, речной, авиационный и трубопроводный транспорт), имеющих тенденцию дальнейшего развития в единую транспортную систему. Это, во многом, определяет процессы самоорганизации, формирования интенсивного и экстенсивного путей развития ТПК, а в дальнейшем – и использования транзитного потенциала территории как в широтном, так и в меридиональном направлении.

Является существенным и то обстоятельство, что транспортная зона проходит по территориям промышленного освоения, обладающим избыточными энергоресурсами, позволяющим формировать здесь государственную промышленную и социальную политику, направленную на освоение территорий Крайнего Севера и других приравненных к ним российских территорий, концентрирующих в себе планетарные природные ресурсы.

Формирование транспортной зоны сопряжено с широким кругом проблем, прежде всего, связанных с промышленным и социальным развитием территорий. Примером этому является проявляемое сегодня внимание к созданию транспортного коридора "Урал промышленный – Урал Полярный", являющегося фрагментом транспортной зоны. На современном этапе целесообразность создания этого коридора (автомобильной и железной дорог) было обосновано в Концепции строительства магистральных автомобильных дорог в Западно-Сибирском регионе, разработанной в 1996 году большой группой специалистов, включающих автора настоящей статьи (руководитель работы) и, в первую очередь, д.г-м.н. Л.Л. Подсосову и д.э.н. В.П. Пахомова. За исключением транспортного коридора по Приполярному и Полярному Уралу - остальные магистральные автомобильные дороги сегодня достаточно активно формируются. При этом две дороги включены в число 18 основных автодорожных коридоров страны. Это:

- Пермь – Серов – Ивдель – Ханты-Мансийск – Нефтеюганск – Сургут – Нижневартовск – Томск;
- Тюмень – Сургут – Надым – Салехард.

Как существенное, следует отметить и следующее. В связи с недостаточной геологической изученностью Приполярного и Полярного Урала строительство транспортного коридора по этим территориям рассматривалось в отдаленной перспективе и обозначалось через традиционные виды транспорта. Одновременно в Концепции подчеркивалось, что транспортная инфраструктура должна осуществляться на принципиально иных видах территорий (большие и экологически уязвимые территории с невысоким пищевым потенциалом, суровый климат, малая плотность населения и т.д.).

Концепция была рассмотрена и одобрена на различных уровнях, в т.ч. в Государственной Думе Федерального Собрания РФ, и положена в основу соглашения "О сотрудничестве в развитии транспортной инфраструктуры", подписанного в 1998 году руководителями государственных органов исполнительной и законодательной власти шести субъектов РФ и руководителем ФДС России.

Прежде чем рассмотреть задачи формирования транспортного коридора "Урал промышленный – Урал Полярный", отметим известное свойство: вдали от равновесия (в условиях, например, дефицита энергии и вещества) взаимодействие самоорганизующихся одноранговых систем может предопределять их переход в иерархически более высокий ранг. При этом их взаимодействие должно носить целенаправленный взаимосогласованный характер, что приводит, как правило, к многократному превышению суммарного потенциала всех отдельных самоорганизующихся систем. Это характеризует сверхаддитивность нелинейного сложения. Развитие транспортной инфраструктуры как раз и должно приводить к пространственно-временным соответствиям взаимодействий между связываемыми ею системами. Концентрируя по определенным направлениям транспортные потоки (вещества и энергии), определяя экономические и социальные связи, изменяя плотности и скорости потоков на территории, транспорт, неизбежно должен давать ряд нелинейных эффектов. Следует подчеркнуть также, что в самоорганизующихся системах, помимо повышения связанности системы, транспорт должен обеспечивать снижение удельных энергозатрат (ведущих к снижению диссипации энергии) и повышению скоростей транспортных потоков или, другими словами, оборачиваемости капитала. Этим объясняется системообразующая роль транспорта, направленная на достижение эффекта синергии в самоорганизующихся системах. Безусловно, при разработке крупных проектов и открытости социально-экономической системы (СЭС) к внешней, относительно государства, и конкурентной ей среде, следу-

ет определять в ТПК качественные и количественные показатели развития транспорта и промышленности, обеспечивающие конкурентоспособность планируемой к производству продукции и "устойчивость" развития формирующегося ТПК.

Исходя из общесистемных представлений, важно отметить и следующие положения. Транспортная инфраструктура должна опережать развитие структур, которые она связывает. При этом развитие транспортных коридоров с внешней средой, относительно ТПК или государства (как центрических образований), обладающей большими конкурентными преимуществами, должно иметь пространственно-временную сдвигу (отставание), обеспечивающую естественную "изолированность" (автаркию) от тех преимуществ внешней среды, которые ТПК и государство намерены преодолеть за это время. Иначе неизбежны потери материальных, финансовых и трудовых ресурсов – другими словами, нереальность формирования таких центрических образований.

И здесь чисто рыночная система не может сформировать эффективную транспортную инфраструктуру – ведь она будет стремиться к достижению экономического эффекта преимущественно на транспорте, игнорируя достижение системного эффекта. Тем самым развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры попадает под общесистемное или государственное управление.

Отвечает ли вышеотмеченному решаемые в настоящее время задачи по формированию транспортного коридора "Урал промышленный – Урал Полярный" и, в целом, обозначенной выше транспортной зоны? Если рассматривать транспортную зону, то нет. Она сегодня не имеет соответствующего обоснования и не обозначена какими-либо документами, формируется фрагментарно, со всеми издержками такого развития. Собственно начало ее формирования было положено во второй половине 60-х годов прошлого столетия строительством в меридиональном направлении от г. Тюмени железной дороги и игнорированием строительства в этом направлении, например, автомобильной дороги Тюмень-Сургут-Салехард. Сегодня ее формирование связано с необходимостью "преодоления" многих недостатков, которых можно было изначально избежать (положение в плане, параметрах, капитальности, коридорности прокладки различных линейных коммуникаций и т.д.).

Рассматривая процесс формирования транспортного коридора "Урал-промышленный – Урал Полярный", сегодня можно однозначно говорить только о намерении в организации устойчивого неравновесного процесса, направленного на получение минерального сырья и продуктов его первичной переработки (основывающегося на энергоемком и, в большей или меньшей степени, на экологически "затратном" производстве). Однако важно для развития ТПК и транспорта понимание дальнейшего направления данного процесса. Так как его детальное рассмотрение не входит в задачи данной статьи, обозначим следующее:

А. На что направлено будущее повышение объемов производства минерального сырья - на увеличение объема внутреннего потребления в стране или на увеличение его экспорта? Ведь с 1991 г. доля России в общемировом потреблении, например, алюминия, меди, никеля, свинца и т. д., резко снизилась.

Если первое, то это развитие машиностроения, стройиндустрии и т.д., то есть направленность на усложнение структуры экономики и, в первую очередь, на развитие промышленности, ориентированной на внутренний рынок, повышение устойчивости (гомеостаза) СЭС – другими словами, на формирование ТПК. Именно в рамках создания ТПК можно реализовать задачи принципиально иного развития транспорта, превращая большие территории и суровый климат в свои преимущества, в том числе и на

внешнем рынке (экспансия во внешнюю среду, как эволюционный процесс в конкурентной борьбе за лучшие условия существования*).

Второе направление – это развитие отраслей сырьевой направленности, способствующих повышению конкурентоспособности уже внешней, конкурентной нам среды, куда транспортируются минерально-сырьевые ресурсы, продукты их первичной переработки, а также "свободные" финансовые средства от реализации минерально-сырьевых ресурсов. Сырьевая ориентация исключает долгосрочное развитие экономики. И дело не только в исчерпаемости природных невозобновляемых ресурсов. Даже при их наличии мировые экономические процессы будут оставлять ей все меньше возможностей для саморазвития. Сегодня в мире преобладающая часть стоимости продукции приходится на ее нематериальную часть – знания и человек в экономически развитых странах становятся основными источниками производства. При сырьевой направленности экономики экспансию в регион осуществляет уже внешняя среда, обладающая большими конкурентными преимуществами. Процесс сопровождается "изъятием" материальных ресурсов в одном направлении и "сбросом" в обратном направлении промышленной продукции и "информационной энтропии", способствующей росту системного кризиса. Развитие транспортной системы здесь может идти только на условиях, выгодных внешней среде, имеющей для этого все технологические преимущества. И здесь нереально говорить о формировании ТПК и развитии социально-ориентированных СЭС (а согласно 7 статье Конституции Россия является социально-ориентированным государством).

Б. Известно, что транспортная инфраструктура не может ставить себе цели развития, определять пути и средства их достижения. Они решаются на иерархически более высоком уровне – уровне СЭС, и должны отвечать целям и задачам ее развития. Однако для транспортного коридора сегодня отсутствуют цели и задачи, обеспечивающие формирование ТПК и отвечающие вызовам, определяемым мировой экономической системой. Отмеченное существенно, т. к. территории автономных округов Тюменской области формируют крупнейший в мире регион по добыче углеводородного сырья. Не рассматриваются, по крайней мере, нам неизвестны, и балансы минерально-сырьевых ресурсов, обеспечивающих имеющиеся мощности по их разработке на территории промышленного Урала. Это тем более важно, что продолжительность формирования транспортного коридора и горной промышленности на Приполярном и Полярном Урале составит, даже при благоприятных условиях, период не менее 15 лет (полтора года идет только разработка обоснований инвестиций в транспортный коридор). Сможет ли за этот период сохранить (или развить) свой потенциал промышленный Урал? И исходя из каких прогнозных балансов минерально-сырьевых ресурсов следует рассматривать мощность транспортного коридора – не только сколько и чего можно "добыть" на Приполярном и Полярном Урале, но где, сколько и когда востребуется. При этом горизонт прогноза должен охватывать период предположительного выхода на проектную мощность горнодобывающей промышленности Приполярного и Полярного Урала.

* Отказ от экспансии во внешнюю среду продукции и технологий, основывающихся на лучшем использовании энергии и вещества, неизбежно влечет деградацию СЭС. В нашем случае – это простейшая моносырьевая структура экономики, при которой система существует до тех пор, пока имеется возможность поддерживать высокую рентабельность сырьевой базы (и это не только за счет самой сырьевой базой, но и низких тарифов на электроэнергию и затрат на природоохранные мероприятия, невысокой доли заработной платы в продукции, а следовательно, и невостребованности знаний – науки, образования и т. д.).

Не рассматривается также, например, целесообразность поставок ресурсов из Казахстана, Узбекистана, Таджикистана (медь, марганец, свинец, цинк, бокситы, молибден, вольфрам и т. д.) на первом этапе формирования ТПК. А ведь только модернизация, в основном транспортных коммуникаций (в части повышения скоростей транспортных потоков, снижения удельных энергозатрат), возможно, позволила бы не только решить проблему обеспечения минерально-сырьевыми ресурсами ТПК в ближайшее время, но и обеспечить в обратном направлении поставку готовой продукции с Урала на потенциально емкий рынок Средней Азии. А это крайне важно, т.к. одно из условий формирования ТПК – наличие крупного рынка для промышленной продукции. В то же время начальный период можно было использовать для более полного проведения геологического изучения Приполярного и Полярного Урала, разработки эффективных технологий добычи и переработки минерально-сырьевых ресурсов, а также новых видов транспортных средств и транспортных коммуникаций. И после этого приступить к этапу реализации транспортного и промышленного освоения Приполярного и Полярного Урала, базирующемуся на технологиях, отвечающих востребованности XXI века.

Сегодня же в транспортном коридоре "Урал промышленный – Урал Полярный" рассматриваются железная и автомобильная дороги в нормативах, практически, принятых Госстроем СССР, хорошо отвечающих хозяйственной системе, в основе которой находился затратный механизм и низкие цены на энергоносители. А это не отвечает требованиям и процессам, идущим сегодня в стране и в мире.

Начальный этап формирования ТПК, как нам представляется, интересен и тем, что:

- имеющееся еще сегодня технологическое преимущество одновременно позволит сформировать очень емкий азиатский рынок, ориентированный на продукцию ТПК, способствуя тем самым развитию ТПК и рынка;
- эта та ниша в рынке, которая одновременно позволяет иметь очень важную временную паузу, дающую возможность разработки новых наукоемких технологий, в последующем конкурентных и на других рынках;
- при определенных условиях – будет способствовать интеграционным процессам на постсоветском пространстве и, как нам представляется, очень важным и для участвующих в нем стран. При этом этап, в основном, требует только модернизации транспортных коммуникаций в меридиональном направлении транспортной зоны, в части обеспечения вхождения в транспортную сеть Средней Азии.

В. Безусловно, очень важным является и определение того, чьи интересы решает или затрагивает транспортный коридор, что существенно не только для оценки возможности привлечения инвестиций, но и управления его реализацией. Инвестирование строительства транспортной инфраструктуры и развития промышленности на Приполярном и Полярном Урале из государственного бюджета нам представляется проблематичным (у государства есть актуальные и другие, социальные задачи, да оно, во многом, и "ушло" из реального сектора экономики*).

Г. В условиях недостаточной геологической изученности Приполярного и Полярного Урала, длительного инвестиционного цикла строительства транспортного коридора, промышленного освоения территорий и неопределенности в конечных резуль-

* Справочно. Например, на конец 2004 г. доля основных фондов в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах составляла, соответственно, 4,2 и 0,2%, а доля объемов промышленной продукции, произведенной предприятиями государственной формы собственности, – 0,1 и 0,2% (данные Росстата).

татах трудно ожидать активизации инвестиционной деятельности и от бизнес-структур. В этом отношении, отмеченная на первом этапе ориентация на минерально-сырьевые ресурсы Средней Азии может оказаться более предпочтительной, – должна требовать меньше инвестиций и иметь конкретную заинтересованность со стороны государств и предприятий бизнеса, так как обладает более коротким инвестиционным циклом, предсказуемостью результата и системным эффектом (синергия) от реализации.

Отметим также, что решение многих задач выходит за пределы экономических моделей и экономических оценок их эффективности. В рамках сегодняшних представлений здесь значимы и гуманитарные критерии. Сегодня к пониманию значимости этого критерия приходят многие (отметим только одну из этих работ – [2]). Примером этому может служить решение о создании транспортной инфраструктуры в северной части транспортной зоны. Проживающий на этой территории состав населения можно свести в две группы. Это малочисленные коренные народы Севера и пришлое население, продолжительно проживающее на территории и занятое деятельностью, не связанной с развитием здесь сырьевого, нефтегазодобывающего сектора экономики. Вторая – пришлое население, изначально прибывшее на относительно ограниченный период в связи с развитием здесь нефтегазового комплекса. Деятельность первой группы в своей основе связана с использованием возобновляемых природных ресурсов и предопределяется условиями постоянного и устойчивого проживания на этой территории в определенной гармонии человека в обществе и его хозяйственной деятельности с окружающей средой. Плотность населения здесь во многом обусловлена продуктивностью (пищевым потенциалом) и экологической уязвимостью территории, экстремальностью проживания на ней – прямые и обратные пропорциональные зависимости. Деятельность второй – связана с использованием невозобновляемых ресурсов. При этом продолжительность и устойчивость проживания, его расселение предопределяются не только объемами этих ресурсов, но эффективностью их использования. Не рассматривая далее особенности, отметим только, что для этих групп требуются различные транспортные инфраструктуры, не сводимые только к экономическому критерию. Но нетрадиционное развитие транспорта может реализоваться только в случае формирования ТПК.

Перечень задач можно продолжить далее. Однако не это главное. Обозначена некоторая предметная область, в которой должна развиваться и совершенствоваться транспортная инфраструктура, направленная на формирование ТПК. Отмеченные задачи одновременно накладываются и на процессы, идущие в мире. Динамика этих процессов свидетельствует о кризисных явлениях. Накопленный человечеством опыт показывает, что постоянное усложнение больших систем требует периодической проверки адекватности наших взглядов и представлений о них, роли отдельных и, в первую очередь, системообразующих подсистем, к которым с полным основанием относится транспортная инфраструктура, развитие которой должно отвечать условиям целенаправленного развития производительных сил общества. В найденных несоответствиях необходимо находить новые направления развития. Потребительская цивилизация и неограниченный рост промышленного производства за счет его экстенсивного расширения привели к несоответствию отношений Человека с Природой и явились причинами экологического кризиса. Подчеркнем здесь также, как существенное, отсутствие в идее кейнсианства, определяющей активность экономического развития и потребления, ограничений, определяемых разумом и нравственностью. В результате отставание нравственных императивов от роста производительных сил общества ведет и к социальному кризису. А кризис в управлении СЭС неизбежно приводит к противоречию с

объективными законами, порождая тем самым конфликты. При этом чем дальше игнорируются объективные законы, тем сильнее следует ожидать и кризисных явлений.

СЭС, как и любая живая система, может развиваться до тех пор, пока в ней будут (отметим некоторые свойства, исходя из двойственности, парности понятий):

- идти процессы самоорганизации, сопровождающиеся ростом информационной упорядоченности и скоростей процессов, наращиванием свободной энергии, повышающей способность совершать полезную работу и повышать устойчивость её функционирования;
- преобладать духовные, гуманитарные, жизненные процессы.

В противном случае, что сегодня мы и наблюдаем, следует стагнация, разрушение и гибель системы. Существенным является также и то, что эти кризисы накладываются на идущие процессы глобальных изменений в Природе (приводящие к изменениям среды обитания Человека), к которым, есть все основания так считать, человечество не готово. Вероятно, что здесь имеет место "рассогласованность", скоростей процессов в СЭС и среде, в которой она существует. Не останавливаясь на актуальных аспектах времени, отметим только следующее. Несоответствие реального времени в СЭС масштабу реального времени, идущего в природе, должно быть крайне неблагоприятно для Человека. Он находится в среде, развивающейся не по линейным законам, в которой его деятельность подчинена этим законам.

Главной целью жизни является стремление к продлению жизненного цикла своего существования. Это обеспечивается ее ростом, расширением, увеличением разнообразия и эволюции к высшим формам. Соотношения упорядоченности и хаоса для различных СЭС конкретны. Академик Н.Н. Моисеев отмечал, что система, находящаяся в состоянии бифуркации (раздвоения), имеет неоднозначный эволюционный путь развития. В этом состоянии зависимость настоящего, а, следовательно, и будущего от прошлого практически исчезает. Происходит потеря системной памяти, что и наблюдается в настоящее время. И очень важно, что по достижении некоторого критического состояния система способна к обретению принципиально непредсказуемых свойств, за которыми может следовать как гибель системы, так и качественно более высокий уровень ее самоорганизации. "При переходе через критическое состояние ... система практически теряет "память", и в становлении ее нового состояния резко возрастает роль тех случайных воздействий, той стохастики, которая органически присуща природе. Появление качественно новой организации всегда есть результат бифуркации" (Н.Н. Моисеев). Другими словами, система, находящаяся в неустойчивом состоянии, может быть достаточно легко подвержена управлению слабыми воздействиями, что также отмечается: "Неустойчивость означает, что флуктуации могут перестать быть просто "шумом" и превратиться в фактор, направляющий глобальную эволюцию системы" (лауреат Нобелевской премии академик И. Пригожин). Следовательно, актуальным является поиск путей прогрессивного развития, так как случайные, ошибочные решения могут привести к разрушению систем.

В общих понятиях ТПК, как центрическое образование, представляет большую, открытую и динамическую систему (более высшего, относительно транспортной, порядка), которая характеризуется наличием связей и отношений как между образующими ее элементами, так и с внешней средой. основополагающими свойствами таких систем являются целостность, структурность (сеть связей и отношений компонентов, вхо-

дящих в систему), иерархичность компонентов системы и зависимость каждого из них от их места, функции и взаимовлияния в системе. Транспортная инфраструктура пронизывает все структуры и элементы экономики, жизнедеятельности населения, развития культуры и т. д. Системообразующей здесь является деятельность человека и, в итоге, Человек со всеми его стремлениями, ценностными ориентациями и психобиологической ориентацией.

Россия сегодня находится в некотором неопределенном, переходном состоянии (отсутствуют цели и стратегия их достижения). В этих условиях как цели, так и стратегия социальных изменений являются вопросами самоопределения общества, его дальнейшей самоорганизации. Отметим также, что государственная стратегия может формироваться из традиционно сложившихся сегодня пониманий:

- тоталитарных моделей развития, плановых экономических систем, управляемых из одного центра, с какой-то одной социальной позиции;
- моделей, где общество представлено в качестве полисубъектного образования (что, собственно, сегодня Россия и представляет – федеральный центр, субъекты федерации, муниципальные образования, общественные организации, субъекты хозяйственной деятельности в разных формах собственности и т. д.), в котором различные субъекты в их взаимосвязях и взаимозависимостях реализуют стратегию своего развития.

Модели первого типа более эффективны в экстремальных условиях, условиях мобилизационной экономики, при относительно коротких временных периодах развития. В долгосрочном – модели второго типа, как более сложные и устойчивые в развитии. И хотя Россия – полисубъектное образование, разработка государственных долгосрочных программ и стратегий по-прежнему исходит, во многом, из весьма упрощенных моделей, управляемых из одного федерального центра. Это характеризует, в том числе, качество управления и, изначально, во многом нереальность реализации принимаемых программ для полисубъектных образований.

Таким образом, если исходить из правомерности понимания оцениваемой ситуации и рассматриваемого замысла развития СЭС, таких как ТПК в Урало-Западно-Сибирском регионе, формирование транспортной зоны "Север-Юг" и транспортного коридора "Урал промышленный – Урал Полярный", то можно сделать следующие предположения:

- во-первых, в основе создания ТПК и транспортной инфраструктуры находится деятельность человека и, как уже отмечалось, его стремления и ценностные ориентации;
- во-вторых, динамика идущих процессов не оставляет значительного времени на сколь-либо эволюционное формирование ТПК и транспортной зоны (собственно, отсутствуют и ресурсы для вариантных "переборов", дающих право или возможности допускать ошибочные решения);
- в-третьих, реализация таких задач, как нам представляется, возможна только в случае объединения обеих вышеотмеченных и традиционно противоположных моделей, когда различные субъекты во взаимосвязях и взаимодействиях реализуют единый замысел как стратегию своего развития. Иными словами, при сохранении разнообразия форм, в т.ч. собственности и интересов, реализация

должна идти в рамках некоторой единой, всеобщей или тоталитарной стратегии*. А это подпадает под общесистемное или государственное управление.

Говоря о тоталитарности такой стратегии, следует подчеркнуть, что в данном случае не ставится, да это и абсурдно ставить, вопрос о тоталитарных моделях, имевших место в историческом прошлом. С одной стороны, потому что развитие социальных систем не линейно, а с другой – само "Время имеет не только астрономическое, но и энергичное измерение: силы притяжения прошлого и будущего не равны" [3]. Нам представляется, что человек подошел к некоторому пределу в эволюции своего развития. Для реализации подобного замысла, включающего решение отмеченных выше задач, необходим некий "скачок", "точка бифуркации", "разрыв в эволюции", в результате чего должна начаться их реализация в качественно ином решении. Для краткости изложения сошлемся на близкое нам понимание: "Почему в конце средневековья и именно в христианском регионе начинается бурное развитие наук? Почему знания и изобретения, известные тысячу лет... или известные в других регионах... и не получившие развития, осмысления, вдруг здесь и теперь бросаются в оборот, скачком начинают развиваться – плодоносить? Начинается вторая техническая революция (если первая неолитическая)... Все это указывает на то, что каким-то образом изменился сам человек... Природа открывается не концепциям, а человеку... Не выводимы из всех предшествующих исторических этапов человечества новые исторические этапы... – новый человек смог сделать то, чего не мог ветхий" [4].

Безусловно, это далеко не единственный и, нет основания так считать, лучший замысел в самоорганизации, базирующейся на неравновесных процессах. Перечисленными задачами в формировании ТПК, развитии СЭС, проблемами системного кризиса обозначен только общий круг вопросов, которые невозможно сегодня эффективно решать без целостного, или тотального, рассмотрения и учета интересов в крупных полисубъектных образованиях. По-видимому, общество подошло к необходимости смены существующей парадигмы, как некоторой концептуальной системы взглядов Человека на Мир, на себя и на своё место в мире, господствующих в течение определенного периода времени. И главная проблема здесь в Человеке, нашем восприятии трансцендентальных** начал – познавательного, нравственного (как гармонии человека в социуме) и эстетического (как гармонии человека в природе), всего того, что, в силу синергии, формирует духовность. Вероятно, это позволит реализовывать отмеченные выше замыслы, базирующиеся на принципах дополненности, компромиссов и конкурентности.

Нам представляется, что Человек, как существо, наделенное духовностью, стоит перед необходимостью преодоления глубокого системного кризиса, вхождения в гармонию взаимоотношений с социумом и с Природой, базирующихся не только на знании ее фундаментальных законов, но и следовании им.

ЛИТЕРАТУРА

* Totaliter, лат. – целиком; тотальность – целостность; тотальный – всеобщий, всеобъемлющий. Стратегия – под которой в данном случае понимается форма организации человеческих взаимодействий, максимально учитывающая возможности, перспективы, средства деятельности субъектов, проблемы, трудности, конфликты, препятствующие осуществлению взаимодействий (Современный философский словарь. Издательство "ПАНПРИНТ", Лондон-Франкфурт-на Майне-Париж-Люксембург-Москва-Минск, 1998 г.).

** Трансцендентальный, от лат. Transcendens – выходящий за пределы, в данном случае за пределы опыта, и недоступный теоретическому познанию.

1. Табаков Н.В. К стратегии развития транспорта // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 4. Санкт-Петербург.
2. Медоуз Д.Х., Медоус Д.Л., Рандес Й. За пределами роста. М.: Прогресс, "Панагея", 1994.
3. Зинченко В.П. Время – действующее лицо // Вопросы психологии. 2001. № 6.
4. Сошинский С.А. Чудо в системе мироздания // Вопросы философии. 2001. № 9.