

УДК 94:656 (571.6)

Лаврентьев А.В.
Lavrent'ev A.V.

**Транспортные коммуникации
как объект социальных исследований
(краткий экскурс в методологию проблемы)**

**Transport communications as an object of social research
(brief digression into the methodology of the problem)**

В статье предпринята попытка обзорного анализа классических и современных взглядов представителей гуманитарных наук на место и роль транспортных коммуникаций в развитии общества. Специальное внимание уделяется региональному аспекту методологии транспортного освоения российского Дальнего Востока.

Ключевые слова: *транспорт, методология, регион, социально-культурные и политические процессы*



The article attempts a review of classical and contemporary views of representatives of the Humanities on the place and role of transport communications in the development of society. Special attention is paid to regional aspect of the methodology of the transport development of the Russian Far East.

Key words: *transport, methodology, region, socio-cultural and political processes*

Несмотря на качественно различные формы постижения общественного развития, одним из значимых параметров его оценки научным сообществом признаются технические показатели, в том числе фактор транспортных коммуникаций. Современная парадигма мышления выводит на передний план объекты, бывшие ранее на периферии традиционных приёмов познания общественных процессов. Проблемы гармоничной адаптации общества и человека к инновациям константны по своей сути и обладают повсеместной остротой, становясь предметом широкого спектра социальных исследований.

Интерес гуманитарных направлений к транспортной тематике на современном этапе объясняется особым местом коммуникаций в социотехнической системе жизнеобеспечения, связанной с насущными процессами миграции, урбанизации, глобализации. Учитывая значительный комплекс сохраняющихся противоречий и предпринимаемых усилий различных уровней власти для их преодоления, накопленный опыт преобразования системы транспортного обеспечения России и дальневосточного региона заслуживает внимания не только с позиций сугубо прикладного технико-экономического анализа, но и с точки зрения его теоретического осмысления.

ЛАВРЕНТЬЕВ Александр Валентинович, к.и.н., доцент кафедры государственного и муниципального управления и права Владивостокского государственного университета экономики и сервиса (г. Владивосток). **E-mail:** lavrist@list.ru

Целью предпринятого обзора концепций, объектом которых становились транспортные коммуникации, является авторская попытка их классификации, выявления главных содержательных отличий. Наряду с этим к основным задачам относится определение значимости рассматриваемого методологического инструментария, обоснование необходимости углублённой адаптации некоторых теоретических положений для расширения научного диапазона представлений о месте и роли транспорта в развитии дальневосточных территорий.

Исходя из специфики предметной области, выдвигаемых приоритетных факторов и мотивов, влияющих на характер эволюции путей сообщения, их различных форм корреляции с государственными и общественными запросами, воззрениями и ценностями, а также учитывая в некоторых случаях относительную условность исследовательских границ, на наш взгляд, можно выделить два основных методологических подхода: социокультурный и пространственно-географический.

Социокультурные аспекты транспортной проблематики возникли в ходе попыток уйти от односторонней утилитарной трактовки передовых аспектов естествознания, которые активно предпринимались уже с начала XX века. Наряду с позитивистскими (сциентистскими) формами осмысления динамично меняющейся искусственной среды человека в структуре методологии науки постепенно сформировались самостоятельные течения, сосредоточенные на аксиологическом, когнитивном соотношении технических достижений с потребностями социума, технологическими вызовами цивилизации, мировоззренческими аспектами общественной жизни.

Транспорт, предоставляя просторы для человеческой деятельности, формируя новые восприятия пространства и времени стал предметом философии экзистенциализма. В частности, по мнению немецкого философа К. Ясперса, техника способствовала не только освобождению человека от нужды, но и позволила «...расширять своё существование до беспредельности создаваемой им среды» [21, с. 134]. Отводя в этой связи важную роль транспорту, Ясперс подчёркивал, что «...техника делает человека едва ли не вездесущим, он может передвигаться по всем направлениям – если ему не препятствует государство, война или политика – и на месте вникнуть в то, что может быть познано, увидено, услышано» [21, с. 133]. Вместе с тем, философ отвергал изначальную самостоятельную ценность технических средств, подчёркивая их полную зависимость от содержания и направленности человеческой деятельности.

Придавая особый онтологический смысл понятию «транспорт», современный украинский учёный Е.Ю. Смотрицкий характеризует его как «совокупность средств, которые посредством коммуникативной деятельности осуществляют перемещение объектов любой природы из одной точки пространства в другую» [17]. Перспективы дальнейшего переосмысления в отсутствие цельной метафизической концепции транспортной составляющей автор связывает с исследованием соотношений: транспорт и психология восприятия пространства и времени; транспорт и духовный мир человека; транспорт и искусство и т.д.

Система сообщений вне зависимости от технических параметров изначальна содержит в себе коммуникативную природу, что позволяет ей обретать социальный и культурный смысл, тем самым сочетая помимо объективных относительно независимых качеств определённые иррациональные начала. Несмотря на усиливающуюся унификацию, нестандартные научно-методологические сопоставления позволяют выявлять культурно-исторические оттенки происхождения передовых трендов, скрытые для обыденного взора ментальные черты их создания.

Рассматривая с этих позиций условия формирования и функционирования транспорта, В.И. Казакова приходит к мнению о цивилизационной обусловленности пространственных образов, высвечивающих то или иное мировосприятие людей. Исходя из наиболее распространённой стадияльной типологии обществ (аграрное, индустриальное, постиндустриальное), исследователь пытается определить и исконную заданность образов перемещений, соотносимых как с физико-географическими, так и с духовными реалиями эпохи [8, с. 50, 51].

Попытки оригинального концептуального осознания транзитных практик людей, их восприятия инфраструктуры, необходимой для осуществления коммуникаций, сквозь призму культурно-временного и пространственного кода предприняты отечественным историком культуры Л.Г. Гороховской. Оригинальные теоретические выводы о перемещении функции небытия с дороги на «транзитные места», по мнению автора, основываются на сформированных в прошлом народных представлениях о предстоящем пути, (эмоциональном ожидании дороги, соответствующих обрядовых действиях, связанных с этими чувствами) и современной системы объектов транспортных перевозок [6].

Применение подобного рода социокультурных воззрений, на наш взгляд, может иметь важное значение при постановке и исследовании проблемы соотношения структурных особенностей дальневосточных коммуникаций и восприятия человеком своего местонахождения. Факторы удалённости и неустроенности путей сообщения оказывали немаловажное воздействие на формирование специфического типа «транзитного» сознания. Ощущение оторванности от «большой земли» в той или иной мере всегда присутствовало одним из незримых мотивов при принятии решений о возвращении на т.н. «материк» или, наоборот, сознательном оседании человека на окраинных территориях, иногда своеобразном «социальном» бегстве в силу разных причин, более явственно разделяя население на малочисленную группу постоянных и подавляющую категорию временно прибывших жителей.

Своеобразный синтез элементов социокультурной и синергетической концепций был применён одним из основоположников отечественной транспортной методологии Г.А. Гольцем. Нелинейная исследовательская модель позволила ему убедительно показать зависимость транспортных происшествий (помимо качества дорог и техники для их сооружения) от уровня культуры населения, самооценки жизни в разных странах [3, с. 486]. Взяв за основу количественные данные, под таким методологическим ракурсом специальному анализу может быть подвергнут и региональный срез отмеченной проблемы. В частности, с 1990 по 2009 гг. для дальневосточного региона весьма наглядным является тенденция высокой аварийности и смертности на дорогах как её результата по сравнению со среднестатистическими российскими показателями [15, с. 684–685].

«Местоположение» как качественная основа развития определённой территории является базовым элементом методологического направления, которое в обобщённом варианте можно назвать пространственно-географическим. Оно вбирает в себя как самые широкие классические геополитические трактовки, так и современные положения регионоведения, дополненные аспектами теории модернизации. Для исследовательских взглядов представителей данного подхода характерно преобладание сугубо прагматичных причинно-следственных связей процесса формирования коммуникаций в зависимости от расположения той или иной местности в сочетании с производными от этого своеобразными ментальными мотивами территориального освоения.

Пути сообщения, обладание ими и контроль представлены как отправные точки в некоторых теоретических конструкциях генезиса и преимуществ отдельных цивилизаций. Показательным в этом отношении является концепция «морской силы» одного из классиков учения атлантизма А. Мэхэна, основанная на изначальном превосходстве государств, имеющих морские коммуникации и флот [12]. Отчасти в русле этой общей парадигмы, исключая крайние геополитические подтексты, современный российский исследователь И.Ю. Шкурин пытается обосновать собственную логистическую теорию происхождения передовых социально-экономических систем в мировой истории. В своей монографии определяющим моментом перехода к цивилизации он считает возникновение самостоятельной структуры транспортного дистанционного снабжения ресурсами территорий, имеющих выход к морю [20, с. 34].

Однако понимание места и предназначения коммуникаций как фактора развития и совершенствования в классической традиции российской общественной мысли, обнаруживая схожие идеи с западным географическим детерминизмом (строгой причинной зависимости между климатом, ресурсной базой и закономерностями развития конкретного общества), имеет своеобразное пространственное восприятие цивилизационных начал. Для неё характерно представление о многомерности пространственной структуры, которая помимо отражения всей совокупности естественной среды нахождения человека, его обратной связи с природой в процессе хозяйственного освоения территорий включает и духовно-сознательный компонент. Суждения учёных сгруппировались вокруг следующих основных смысловых конструкций: пространство как территория/жизненная среда, цивилизационная идентичность и место России относительно Запада и Востока [11, с. 147].

Взгляд на колонизацию как определяющую доминанту в ходе освоения российских земель был свойственен представителю русской классической исторической школы В. О. Ключевскому. Пространственно-коммуникационный фактор стал одним из исходных положений в его исследовательской концепции изучения российской истории, которая делилась им на «...отделы или периоды по наблюдаемым в ней народным передвижениям» [10, с. 14].

Система пространственных связей, их взаимообусловленности являлась объектом пристального внимания евразийской концепции, выраженной представителями движения русской эмиграции 1920–30-х гг. (Н.С. Трубецкого, В.Н. Ильина, П.Н. Савицкого и др.). Особенности формирования транспортных коммуникаций с точки зрения различий экономико-географического положения цивилизаций и отдельных государств наиболее последовательно отражены во взглядах основоположника евразийского течения П.Н. Савицкого. По его мнению, «океаническому» принципу, который свойственен странам, использующим внешние морские сообщения для своего процветания, противостоит т.н. принцип использования континентальных соседств державами с преобладанием внутривнутрихозяйственного типа отношений. В результате он приходит к выводу об априорности единства евразийской сухопутной и морской частей, образующих некий автономный «континент-океан» под эгидой сильного государства, регулирующего целостность такого альянса. Отстранённость от активного океанического обмена по мысли Савицкого стала источником специфического отраслевого районирования страны [16].

Став неким идейным ответом атлантизму, евразийство представляет наиболее органичное российской ментальности междисциплинарное направление из возрождаемых в настоящий момент отечественных мировоззренческих систем. Помимо обоснований прежних «волн» коло-

низации (земледельческой миграции, распространения и поддержания нравственно-религиозных основ, геополитического баланса) на современном этапе новейшей истории потребность в усилении евразийской интеграции в значительной мере объясняется фактором обеспечения самостоятельности развития в условиях кризисной экономики «третьего мира», демографического кризиса и глобальной борьбы за ресурсы [7].

Обновлённые идеи преобладания материковой расположенности, закономерности образования российской цивилизации как самоорганизации огромных культурно разнородных пространств перед вызовом перманентной внешней агрессии, обусловленности восточной траектории колонизации, её одновременно вынужденный и мирный характер являются стержневыми в общетеоретических каркасах некоторых представителей современной отечественной гуманитарной методологии.

Получила продолжение многофакторная концепция включения в прошлом отдельных регионов в состав российской государственности. Рядом исследователей акцентируется внимание на симбиозе русской традиции (предпочтение речных артерий, указавших путь северо-восточной колонизации) и естественных вызовов (особенности ландшафта и почв, не способствующие благоустройству дорог) [5, с. 11] как отличительной черты первоначального этапа восточного продвижения российской цивилизации. А.П. Казаркин отмечает, что если «тюрко-монгольская Сибирь подчинила Русь на конях, то русские казаки прошли Сибирь по рекам, как варяги в Древней Руси» [9, с. 35]. Впоследствии возобладал единый связующий внутриконтинентальный тип сообщений как способ контроля евразийского пространства, который обнаруживает прямую корреляцию с этапами заселения Зауралья и центростремительными политическими процессами (гужевые тракты, бывшие подъездными путями к рекам, сменяются речными путями, связавшими сибирские просторы с осевыми железными дорогами) [9, с. 37].

На основе ретроспективного анализа (трансибирского, северо-сибирского, центрально- и южно-азиатского маршрутов; Байкало-Амурской магистрали и Северного морского пути) даются обоснования некой исторической предопределённости создания имеющейся и будущей транспортной инфраструктуры. Она «не есть искусственно сформированная сеть, она отражает естественный процесс формирования пространственно-временного развития цивилизации на территории Евразии, включая миграционные и демографические потоки, ресурсные коммуникации, в том числе всех видов энергии и материальных товаров, а также институциональные связи» [2, с. 149].

Такой способ анализа применительно к этапам заселения дальневосточной территории, как ни в каком другом случае, требует более тщательного соотнесения регионального процесса освоения с изменениями технических возможностей перемещений. Характер миграционных процессов, помимо влияния политических и социально-экономических факторов, во многом обуславливался качественной спецификой совершенствования транспортных сообщений: от пешего движения к морским и железнодорожным видам коммуникаций.

В последние несколько десятилетий происходит переосмысление стратегического содержания и ценности пространственных ресурсов. Намечился отход от исключительно ресурсно-географических и сакральных природно-средовых представлений о них. Теоретические исследования ряда российских учёных наряду с сохранением методологической преемственности во взглядах на особое пространственное измерение дополнились современными междисциплинарными аспектами. Недостаточными оказались трактовки пространства, которые определяли его «как некое незаметное, невидимое «приложение» к материальным объ-

ектам, природным и искусственным» [4, с. 42]. Отдельное место в рамках пространственно-геополитической парадигмы отводится понятию «территория», которая должна обладать потенциалом устойчивого развития только при наличии инфраструктуры, обеспечивающей необходимые условия её социально-экономического освоения [2, с. 145].

В отечественном научном обороте после терминологической «перегрузки» утвердилось понятие «региона» как единство социального, экономического, культурного, естественноисторического и политического пространств [1, с. 97]. В связи с активизацией реинтеграционных процессов на обширных постсоветских евразийских просторах определённую актуальность представляет классическая зарубежная модель исследования региональных образований, объясняющая их складывание ситуациями, когда соседние страны становились взаимозависимыми. Такая взаимозависимость порождается усилением торговых потоков, политического взаимодействия внутри региона, а в некоторых случаях и координацией внешних политик расположенных рядом государств, кроме того, как следствие, происходит усиление социальных взаимодействий вплоть до появления их сетей [18, с. 10].

Понятие регион занимает особое место в изучении внутренней территориально-коммуникационной морфологии России. По мере включения в состав государства регионы исторически разделились на образованные в первичном для Руси средовом ареале и возникшие в зонах культурной (в самом широком понимании) стыковки, нового освоения (или фронтиров). Важной вехой в развитии отечественного регионоведческого дискурса стало появление уральской школы под руководством академика В. В. Алексеева. Её отличает конкретно-проблемная методология с акцентом на соотношение страновой и региональной динамики, эндогенных и экзогенных факторов, цивилизационного своеобразия российских модернизаций. Необходимость соблюдения такого содержания исследовательского формата обосновывается значимостью пространственных измерений, территориальной неоднородностью модернизационных процессов, вариативностью «поведения» территориальных единиц [14, с. 10, 30].

Среди методологических изысканий относительно характера территориального освоения России и генезиса её коммуникационной системы на дальневосточных рубежах, особый интерес вызывает применение регион-ориентированного подхода, сочетающего в себе отдельные постулаты евразийства и фронтальной трактовки российской модернизации. Его разработчик, представитель упомянутой выше уральской академической школы, И.С. Побережников исходит из пограничного межцивилизационного расположения страны, её колоссального пространства, разнообразия природно-климатических условий, которые имели неоднозначные последствия для исторической динамики государства и отдельных местностей. Восточные районы России в отличие от других (наряду с аналогичными территориями США, Канады, Австралии, Новой Зеландии) продолжали осваиваться и политически присоединяться в эпоху осуществления модернизации. Их включение в этот процесс, по мнению автора, способствовало усилению гетерогенности в социальном, экономическом и культурном отношениях, причудливому переплетению традиции и новации в производственной, социально-институциональной, управленческой сферах, формированию анклаво-конгломератной пространственной структуры [13, с. 40]. Отсюда выводится и разная последовательность региональных индустриальных фаз и роль коммуникаций: в отличие от европейской России промышленный переворот за Уралом (как и стадия первичного освоения) начался с транспорта, ко-

торый создал условия для других секторов (добывающего производства, сельского хозяйства, роста городов).

Однако стоит отметить, что указанные регионоведческие концепции, преимущественно сконцентрированные на внешней направленности транспортных связей и их роли в развитии определённой территории, лишь отчасти способствуют уяснению особенностей формирования внутренней конфигурации коммуникаций дальневосточных пространств. Вместе с тем, углублённому пониманию данного процесса, наш взгляд, может содействовать более последовательное применение исследовательской схемы, ориентированной на всесторонний анализ отношений «центр-регион», отражающей изначальный приоритет общегосударственных интересов в сравнении с местными потребностями. Одним из результатов явилось преобладание магистральных сообщений в ущерб социально ориентированным транспортным связям, во многом остающимся и по сей день вторичными в дальневосточных сценариях развития.

Вследствие устойчивости данной тенденции обнаруживается определённая функциональная диалектика региональных транспортных артерий, которые одновременно становясь фактором ускоренного возведения актуальных в определённый момент для страны объектов, привлечения трудовых ресурсов для их сооружения и эксплуатации вместе с тем, из-за недостатка местных видов коммуникаций, оказывались сдерживающим элементом в процессе совершенствования социальной инфраструктуры для исполнения государственных задач по закреплению населения.

Методологическая многоаспектность поднятой проблемы также может быть достигнута посредством анализа коммуникационного освоения дальневосточных территорий сквозь призму теоретических концептов «переходного общества», «институциональных трансформаций», имеющих свои преломления в различных социальных методологиях. В частности, в рамках общей теории модернизации внимание специалистов акцентируется на перманентности тенденций усиления и ослабления функций государства (на первый взгляд, закономерной и универсальной в мировом цивилизованном масштабе) на различных этапах общественно-политического развития. В российском варианте подобные колебания приводили к незавершённости переходных периодов, оставляя большое количество системных пережитков. Сменяемость реформ контрреформами сопровождалась более жёсткими средствами, которые позволяли достигнуть лишь краткосрочных целей и впоследствии заставляли вступать в очередную фазу подготовки к новым преобразованиям [19, с. 20].

По нашему мнению, характер формирования и функционирования транспортных коммуникаций на дальневосточной периферии служит наглядным примером специфики перманентных транзитивных этапов развития страны и её удалённых регионов, где ведущую роль играло непосредственное государственное присутствие. Комплекс причин, способствовавших его усилению или, наоборот, ослаблению определили цикличность фаз транспортного регионального развития: от резких форсированных темпов до глубокого спада и нового мобилизованного витка.

Незавершённость одного намеченного этапа освоения и переход к новому, порой после резкого пересмотра стратегических приоритетов и привлекаемых ресурсов, особенно в последние несколько десятилетий новейшей истории, обнаруживало прямую корреляцию с проблемами совершенствования транспортной инфраструктуры, приводя к «заморозке» масштабных проектов или недостаточно обоснованным идеям их бесперспективности. Яркими свидетельствами такой ситуации сразу по-

сле распада СССР стали проблемы продолжения строительства и эксплуатации Байкало-Амурской и Амуро-Якутской железнодорожных магистралей, восточной части Северного морского пути, государственной автомобильной трассы «Чита-Хабаровск», Колымского тракта и др.

Маятниковая центр-периферийная модель отношений сменяла одни нереализованные масштабные программно-целевые транспортные стратегии другими, оставляя в планах прежние грандиозные замыслы, но обнажая и усиливая проблемы слабой внутренней региональной интегрированности, не создавая должных условий обеспечения потребностей дальневосточников в коммуникациях социального характера. В этом контексте стоит отметить, что радикальный тип советско-российского варианта «переходности» обнаружил, в отличие от западного, совершенно обратный вектор в сфере предоставления социальных услуг, в том числе транспортных. Если зарубежный опыт ведущих стран демонстрировал в этой области постепенную эволюцию к разумному балансу частных и общественных интересов, то в отечественной практике периода реформирования произошёл резкий отход от системной прямой государственной поддержки к во многом бесконтрольным рыночным инструментам без учёта региональной специфики.

Проведённый обзор методологических исследований, несмотря на выделение двух относительно самостоятельных комплексных подходов, выявил значительное разнообразие взглядов и толкований на предмет роли и функций транспортных коммуникаций, их различных зависимостей от объективных закономерностей, субъективных начал развития общества и его отдельных институтов. Признавая инновации в экономике и научно-технические достижения как неотъемлемый ведущий материальный фактор эволюции транспорта, важное место в ряде рассмотренных теоретических конструкций отводится исследованию социально-культурных мотиваций и ориентиров его развития.

Ведущую научно-теоретическую и практическую роль в свете изучения российской дальневосточной системы сообщений, особенностей её формирования и развития занимает регионоведческое направление, ключевыми объектами которого являются пространственные и геополитические средовые факторы. Транспортные аспекты этого направления находятся в стадии своего становления и имеют значительный исследовательский потенциал при условии кооперации с положениями других социальных концепций, сфокусированных на сущностных моментах общественных изменений. Результаты, полученные на основе применения имеющихся и намеченных методологических изысканий, могут стать частью теоретического базиса при составлении и корректировке программно-целевых установок, обосновании эффективных механизмов осуществления преобразований транспортной сферы в будущих сценариях развития Дальнего Востока.



Литература

1. Барбаков О.М. Регион как объект управления // Социологические исследования. 2002. № 7. С. 96–100.
2. Бушуев В.В. Транспортно-энергетическая инфраструктура Евразии как основа её устойчивого развития // Экономика региона. 2013. № 4. С. 142–150.

3. Гольц Г.А. Культура и экономика России за три века, XVIII – XX вв. Новосибирск, 2002. Т. 1. 535 с.
4. Горбунов А.А. Транспортные коммуникации как объект исследования политической науки // *Власть*. 2008. № 9. С. 41–44.
5. Горбунов А.А. Факторы пространства и коммуникаций в политической истории России // *Учёные записки Казанского гос. университета*. 2008. Т. 150, Кн. 7. С. 7–15.
6. Гороховская Л.Г. «Посидим на дорожку»: транзитные практики ожидания // *Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке*. 2011. № 4. С. 70–75.
7. Даренский В.Ю. Империя-донор: нравственный подвиг как основа российской цивилизации // *Международный журнал исследования культуры*. 2013. № 2. [Электронный ресурс]. URL: <http://culturalresearch.ru/ru/archives/90-empire>. (дата обращения: 29.03.2016 г.).
8. Казакова В.И. Социокультурный дискурс развития транспортных систем // *Вестник Нижегородск. университета им. Н.И. Лобачевского. Сер.: Социальные науки*. 2007. № 2. С. 46–54.
9. Казаркин А.П. Этапы колонизации Сибири // *Вестник Томск. гос. университета*. 2008. № 2. С. 31–40.
10. Ключевский В.О. О русской истории: сборник / под ред. В.И. Буганова. М., 1993. 576 с.
11. Морозов Н.М. Концептуализация исторического знания о российской цивилизации на рубеже XX – XXI вв. Кемерово, 2014. 401 с.
12. Мэхен Алфред Тайер. Влияние морской силы на историю 1660–1783. СПб., 2002.
13. Побережников И.В. Использование модернизационной парадигмы при изучении региональной истории (XVIII начало XX в.) // *Гуманитарные науки в Сибири*. 2011. № 2. С. 37–41.
14. Побережников И.В. Пространственно-временная модель в исторических реконструкциях модернизации: автореф. дис. ... д-ра ист. наук. Екатеринбург, 2011. 49 с.
15. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2010. М. Росстат, 996 с.
16. Савицкий П.Н. Континент-океан (Россия и мировой рынок) [Электронный ресурс]. URL: <http://nevmenandr.net/eurasia/1921-isxod.php#1921-isxod-PNS-ocean> (дата обращения 12.05.2015 г.).
17. Смотрицкий Е.Ю. Техносфера: опыт философской рефлексии (на примере транспорта) // *Вісник Дніпропетровського університету. Серія «історія і філософія науки і техніки»*. 2010. № 1/2. Вип. 18. [Электронный ресурс]. URL: <http://vestnikdnu.dp.ua/uk/content/2010/smotpitskiy.html> (дата обращения 10.07.2015 г.).
18. Шинковский М.Ю. Проблемы типологии акторов трансграничного региона // *Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке*. 2010. № 4. С. 10–14.
19. Шипулин В.О. Противоречия российских социальных трансформаций в контексте теории модернизации // *Вестник Новгородск. гос. университета*. 2006. № 36. С. 18–22.
20. Шкурин И.Ю. Основы логистической теории цивилизации. М., 2013. 109 с.
21. Ясперс К. Смысл и назначение истории. М., 1994. 527 с.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Barbakov O.M. Region kak ob"ekt upravleniya // *Sotsiologicheskie issledovaniya*. 2002. № 7. S. 96–100.

2. Bushuev V.V. Transportno-ehnergeticheskaya infrastruktura Evrazii kak osnova eyo ustojchivogo razvitiya // *EHkonomika regiona*. 2013. № 4. S. 142–150.
3. Gol'ts G.A. Kul'tura i ehkonomika Rossii za tri veka, KHVIII – KHKH vv. Novosibirsk, 2002. T. 1. 535 s.
4. Gorbunov A.A. Transportnye kommunikatsii kak ob'ekt issledovaniya politicheskoy nauki // *Vlast'*. 2008. № 9. S. 41–44.
5. Gorbunov A.A. Faktory prostranstva i kommunikatsij v politicheskoy istorii Rossii // *Uchyonye zapiski Kazanskogo gos. universiteta*. 2008. T. 150, Kn. 7. S. 7–15.
6. Gorokhovskaya L.G. «Posidim na dorozhku»: tranzitnye praktiki ozhidaniya // *Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoj Sibiri i na Dal'nem Vostoke*. 2011. № 4. S. 70–75.
7. Darenskiy V.YU. Imperiya-donor: npravstvennyj podvig kak osnova rossijskoj tsivilizatsii // *Mezhdunarodnyj zhurnal issledovaniya kul'tury*. 2013. № 2. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://culturalresearch.ru/ru/archives/90-empire>. (data obrashheniya: 29.03.2016 g.).
8. Kazakova V.I. Sotsiokul'turnyj diskurs razvitiya transportnykh sistem // *Vestnik Nizhegorodsk. universiteta im. N.I. Lobachevskogo. Ser.: Sotsial'nye nauki*. 2007. № 2. S. 46–54.
9. Kazarkin A.P. Ehtapy kolonizatsii Sibiri // *Vestnik Tomsk. gos. universiteta*. 2008. № 2. S. 31–40.
10. Klyuchevskij V.O. O russkoj istorii: sbornik / pod red. V.I. Buganova. M., 1993. 576 s.
11. Morozov N.M. Kontseptualizatsiya istoricheskogo znaniya o rossijskoj tsivilizatsii na rubezhe XX – XXI vv. Kemerovo, 2014. 401 s.
12. Mehkhen Alfred Tajer. Vliyanie morskoy sily na istoriyu 1660–1783. SPb., 2002.
13. Poberezhnikov I.V. Ispol'zovanie modernizatsionnoj paradigmy pri izuchenii regional'noj istorii (XVIII nachalo XX v.) // *Gumanitarnye nauki v Sibiri*. 2011. № 2. S. 37–41.
14. Poberezhnikov I.V. Prostranstvenno-vremennaya model' v istoricheskikh rekonstruktsiyakh modernizatsii: avtoref. dis. ... d-ra ist. nauk. Ekaterinburg, 2011. 49 s.
15. Regiony Rossii. Sotsial'no-ehkonomicheskie pokazateli. 2010. M. Rosstat, 996 s.
16. Savitskiy P.N. Kontinent-okean (Rossiya i mirovoj rynek) [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://nevmenandr.net/eurasia/1921-isxod.php#1921-isxod-PNS-ocean> (data obrashheniya 12.05.2015 g.).
17. Smotritskij E.YU. Tekhnosfera: opyt filosofskoj refleksii (na primere transporta) // *Vicnik Dnipropetrovs'kogo universitetu. Seriya «istoriya i filosofiya nauki i tekhniki»*. 2010. № 1/2. Vip. 18. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://vestnikdnu.dp.ua/uk/content/2010/smotpitckiy.html> (data obrashheniya 10.07.2015 g.).
18. SHinkovskij M.YU. Problemy tipologii aktorov transgranichnogo regiona // *Gumanitarnye issledovaniya v Vostochnoj Sibiri i na Dal'nem Vostoke*. 2010. № 4. S. 10–14.
19. SHipulin V.O. Protivorechiya rossijskikh sotsial'nykh transformatsij v kontekste teorii modernizatsii // *Vestnik Novgorodsk. gos. universiteta*. 2006. № 36. S. 18–22.
20. SHkurin I.YU. Osnovy logisticheskoy teorii tsivilizatsii. M., 2013. 109 s.
21. YAspers K. Smysl i naznachenie istorii. M., 1994. 527 s.