

эффекта с точки зрения достижения ключевых целей организации в сфере управления знаниями, наличие такой базы не означает существования какого-то «безразмерного» универсального решения, подходящего для любой ситуации.

Не существует фиксированной, статической модели «хорошего управления документами». Ключевым для налаживания хорошего управления документами является правильное сочетание соответствующих компонентов, с надлежащим уровнем надежности, согласованности и гибкости, необходимыми для того, чтобы адаптироваться к меняющимся нормативным требованиям, потребностям деловой деятельности, технологиям, форматам данных и ресурсам.

УДК 656

Студ. Я.А. Змановская
Рук. Р.Н. Ковалев
УГЛТУ, Екатеринбург

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ РАЗОБЩЕННОСТЬ РОССИИ

Подвижность населения Российской Федерации растет исключительно за счет роста автомобилизации населения на фоне стагнации перевозок всеми видами массового общественного транспорта.

Рост автомобилизации населения России запоздалый и сравнительно медленный по сравнению со странами с развитой рыночной экономикой. Примерно 20 % населения страны (28 млн чел.) вышло на стандарты мобильности развитых стран, 10 % населения (14 млн чел.) отрезаны от круглогодичных транспортных коммуникаций, 81 % населения (115 млн чел.) никогда в жизни не пересекало границу России.

В транспортной картине России все еще преобладает железнодорожный состав с экспортными грузами, проносящийся мимо тихого полустанка, население которого не ездит далее ближайшего райцентра.

Территориальная разобщенность, основные вызовы:

- 1) сохранение рудиментов архаического искусственного расселения «советского типа» и крайне низкой резидентной мобильности;
- 2) крайне низкая транспортная самодостаточность населения (этот показатель только недавно вернулся к уровню 1910 г.);
- 3) крайне низкая мобильность 80–85 % населения России, обусловленная расселенческими, сетевыми и социально-экономическими факторами;
- 4) архаическая конфигурация транспортных сетей и корреспонденций;

5) низкий технический уровень основной части транспортных сетей и узлов;

6) доминирование «транзитно-экспортной» модели развития в сочетании с «архаической оседлостью» населения определяет крайне низкий коэффициент гуманитарности;

7) неготовность транспортной политики (прежде всего, городской) к адекватному отклику на новые ситуационные требования.

Основными концептуальными ответами по преодолению территориальной разобщенности являются:

1) рост транспортной самодостаточности домохозяйств на путях массовой автомобилизации населения (естественный и весьма быстрый процесс с существенной пространственной неравномерностью);

2) формирование адекватной (сеточной) конфигурации национальной сети автомобильных дорог (длительный и сугубо затратный процесс, реализуемый исключительно в условиях наличия автономных, целевых и стабильных источников финансирования дорожного хозяйства);

3) расширение сферы платежеспособного спроса на перевозки авиационным и железнодорожным транспортом (процесс полностью детерминирован темпами и степенью успешности социально-экономического развития страны в целом);

4) формирование адекватной транспортной и градостроительной политики, адаптированной к новым ситуационным требованиям (процесс детерминирован темпами и успешностью «транспортного самообучения нации»).

Если посмотреть на перспективу строительства платных дорог, то можно сказать, что денег длиной в 30 лет у бизнеса нет и не будет, так что дороги в России бизнес не построит. При всей социальной ответственности бизнеса никто и нигде себе в убыток не возит. «Искусственная мобильность» за счет дотирования перевозок (или перекрестного субсидирования) – исключение из правил, а не норма.

Задача бизнеса – способствовать росту естественной мобильности, создавая «хорошие» рабочие места и формируя тем самым платежеспособный спрос на перевозки и транспортную самодостаточность домохозяйства. Бизнес при этом участвует в реализации любых транспортных программ и проектов во всех мыслимых формах и сферах, совместимых со своими интересами.