

ББК 65.9(2Р)-1
УДК 338.9
П 828

П 828

Пространственное развитие современной России: тенденции, факторы, механизмы, институты / под ред. Е.А. Коломак. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН. 2020. – 502 с.

ISBN 978-5-89665-352-3

Работа посвящена изучению пространственных аспектов и проблем развития России в период после начала рыночных реформ, актуальность работы связана с особым значением вопросов развития территорий, межрегионального неравенства и географической связности в политике страны. В монографии даются оценки изменений территориальных пропорций, рассматриваются разные географические единицы (макро-регионы, субъекты Федерации, города, муниципальные районы) и разные аспекты пространственных процессов. Авторы анализируют государственную пространственную политику и высказывают рекомендации об эффективных инструментах и механизмах.

Монография может быть полезной для научных сотрудников, практиков и студентов экономических специальностей, чьи интересы связаны с вопросами пространственного развития и региональной политики.

ISBN 978-5-89665-352-3

ББК 65.9(2Р)-1
УДК 338.9
П 828

© ИЭОПП СО РАН, 2020 г.

© Коллектив авторов, 2020 г.

Однако оценка транспортной дискриминации только через несоответствие некоторым социально-нормативным показателям уже не отвечает требованиям нашего времени. Она не позволяет своевременно предупредить некоторые процессы, так как из поля зрения выпадают многие факторы, которые в современных условиях стали значимыми. Особенно, в рамках нашей страны, где по объективным причинам таких регионов не мало. Ситуация в этих районах, при определенной усиленной концентрации внимания на проблемах не только экономически, но транспортных может обостриться.

Сложившаяся, по вполне объективным причинам, транспортная сеть нашей страны (именно такая, какая она есть), безусловно, обеспечивает только лоскутную транспортную доступность и, соответственно, высокий уровень транспортной дискриминации для довольно большого количества регионов страны.

Уровень транспортной дискриминации в рамках традиционно сложившейся транспортной сети обуславливается и порождается особенностями конкретно того или иного регионов. Степень транспортной дискриминации будет знаково отличаться от района к району, что довольно наглядно видно при рассмотрении районов Азиатской России, например, Хабаровского края, улусов и самой Республики Саха (Якутия) в целом, северных регионов Западной Сибири и т.д. Даже если попытаться не обращать внимания на сложные природно-климатические условия, в которых располагаются эти территориально-экономические образования, их удалённость от сложившихся экономических центров России, – анализ только одного пространственного фактора позволяет понять сложность проблем.

4.2. ОЦЕНКА ТРАНСПОРТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ И ПРОЕКТОВ: РИСКИ И УГРОЗЫ

Проблемы усиление пространственной связности территории находится в центре внимания довольно широкого круга экономических игроков, ранее входивших в те или иные экономические и политические союзы. Это связано с тем, что сейчас уже сложно отрицать наступление переломного момента в развитии всей мирохозяйственной системы, о которых говорилось довольно долго в предыдущие два-три десятилетия.

Появление и усиление новых влиятельных экономических игроков (Китай, Индия, возможно, Иран) и ослабление «старых» акторов (США, ЕС в целом, Германия, Канада и др.) будет сопровождаться переделом сфер влияний, ломкой изживших себя торгово-экономических соглашений и запуском новых управленческих структур и механизмов. Такие изменения не могут не сопровождаться не только падением экономической мощи отдельных государств, утратой позиций на международных рынках, но ослаблением/усилением насыщенности и мощности торговых потоков акторов мировой системы.

Происходит не только переформатирование хозяйственной системы, но и подспудно закладываются предпосылки для последующих изменений мировой опорной транспортной сети. Но стоит отметить, что даже без «внешних потрясений» (переформатирования мирохозяйственной системы) ощущалась бы потребность в преобразовании мировой опорной транспортной сети.

Во-первых, сложившаяся транспортная инфраструктура во многих странах морально и технически «устарела». Во многих странах она начала формироваться в конце 1930-х годов. Эта проблема актуальна для большинства стран и в целом затрагивает все виды транспортной инфраструктуры, связующие в единое целое экономическое пространство того или иного государства или макрорегиона.

На пространстве Европейского союза, транспортная система которого неплохо справляется с задачами, стоящими перед ней, однако в настоящее время основными интересантами в ее совершенствовании выступает такая структура – Европейский оборонный союз и, в принципе, весь военно-промышленный комплекс ЕС. Транспортная система стран Евросоюза должна быть полностью заточена на интересы НАТО, как это предусмотрено европейским планом по развитию «военной мобильности»¹. Это означает разработку довольно большого набора транспортных проектов по модернизации и развитию транспортной сети для обеспечения полной доступности всех территорий ЕС для подразделений их вооруженных сил.

Транспортная инфраструктура ЕС должна быть доработана и модернизирована так, чтобы 1) ее логистических возможностей полностью соответствовали техническим требованиям НАТО; 2) обеспечивали полную свободу по географии передвижения войск в регионе. Последнее позволяет сделать вывод, что проекты касаются не только автодорог, но и железных дорог, речных магистралей. Разработка и реализация соответствующих транспортных проектов, безусловно, придаст дополнительный импульс развитию европейской экономики в довольно сложное время, когда все говорят о надвигающемся кризисе с последующей депрессией.

По предварительным оценкам, транспортные проекты, необходимые для достижения поставленных целей, обойдутся в 6,5 млрд евро². По имеющимся сведениям в открытой печати можно сделать вывод, что это проекты по наращиванию возможностей для мультимодальных перевозок; созданию погрузочных и разгрузочных центров, соответствующих запросам военных структур; модернизации и укреплению (или строительству новых) мостов, выдерживающих потенциально высокую нагрузку (по потребностям военной техники) или имеющие высокие пролеты и т.п. При этом общая потребность в финансовых ресурсах по созданию дееспособного Европейского оборонного союза оценивается в два раза больше (13 млрд евро с 2021 по 2027 год).

Безусловно, это будет шагом в развитии транспортной инфраструктуры ЕС, так как требования военных к логистическим возможностям инфраструктуры более жесткие, чем у бизнеса и населения.

Проблемы технического износа дорожной инфраструктуры не обошли стороной такую автомобильную державу, как США. Идеальные автобаны – это классический бренд американской экономики, ее концентрированное выражение. Сети скоростных автомагистралей (Национальная система межштатных и оборонных автомагистралей имени Дуайта Д. Эйзенхауэра), не смотря на их внутристрановое предназначение, принадлежит не последняя роль в лидерстве страны на мировой арене.

Однако сложившийся образ идеальной автодорожной сети в США, на создание которой в свое время было израсходовано 218 млрд долл.³ в современных ценах, давно уже не соответствует действительности, о чем регулярно пишет американская пресса. Американское общество инженеров-строителей (ASCE) оценило в 2017 г. состояние инфраструктуры, как «близкое к катастрофическому» (уровень D+). Населения США (более 80%) считает, что автодорожная сеть не только нуждается в коренной модернизации, но это должно быть сделано в ближайшей перспективе. Проблема осо-

¹ <https://inosmi.ru/politic/20180619/242521126.html>, Военные новости: европейская военно-транспортная стратегия.

² Там же.

³ Трамп и демократы решили потратить на инфраструктуру 2 триллиона долларов // Голос Америки от 01.05.2019 – <https://www.golos-ameriki.ru/a/trump-democrats-decide-to-spend-2-trillion-on-infrastructure/4898825.html>

знается обеими партиями (и республиканцами, и демократами)¹, но только для того, чтобы затормозить устаревание инфраструктуры и привести автодорожную сеть к 2025 г. в удовлетворительное состояние (уровень В) требуется 4.59 трлн долл.² Кроме того, на восстановление и ремонт мостов потребуется еще 123 млрд долл.

Наиболее ярко проблемы такого типа появились в России. Благодаря периоду девяностых годов, в начало этого столетия мы вошли с колоссальными проблемами, которые затрагивали все сегменты российской экономики, в том числе и транспортный (железнодорожный, автомобильный, речной и морской). Автомобильная дорога приняла на себя основную нагрузку по поддержанию связности экономики России в самый тяжелый период для страны: грузы, которые традиционно перевозились железной дорогой (в целях сохранности), переместились на автотранспорт. Все это, помноженное на природно-климатические условия, де-индустриализацию и т.п., – только усиливало дисбалансы транспортной инфраструктуры и ее ускоренный износ.

Проблемы в транспортной инфраструктуре в России обнажились существенно раньше. Переформатирование российской экономики, начавшееся в 80-х годах предыдущего столетия, затронуло довольно быстро и транспортную систему страны. В качестве образцов в те годы подавались западные экономики, что привело к использованию схем развития их секторов экономики как эталонных. В транспортном сегменте это довольно быстро привело к утрате связности не только экономического и хозяйственно пространства, но и целостности страны.

Понимание того, что даже транспортная сеть нашей страны не может воспроизводить системы других стран ни по структуре транспортной инфраструктуры, ни по эффективности ее отдельных секторов, – пришло существенно позднее.

Во-первых, потеря времени, произошедшая в 1990-е годы, и связанные с этими утраты элементов инфраструктуры, привело не только к нарушению целостности ранее созданной инфраструктуры, но и утрате многих ее элементов, которые нужно сейчас воссоздать заново. Например, во времена активного реформирования экономики, избавления от избыточных и устаревших ее элементов и подсистем, провели сокращение технических и сортировочных станций за ненадобностью, в связи с сокращением грузопотоков в эпоху перестройки, избавились от некоторых транспортных направлений с разбором рельс, охраны важнейших транспортных магистралей и т.п.

Вместо эффекта, о котором говорили инициаторы реформ, получили не обновление экономики и формирование оптимального транспортного пространства, а их сжатие и нарастание убыточности экономики в целом.

Заккрытие станций, предназначенных для переформирования составов (расформирования одних и формирования новых) и т.п.; увеличение однопутных дорог практически в два раза (заккрытие и накопившийся износ еще работающих путей) закономерно привело к потерям времени и финансовых средств. К концу 2012 г. по скорости движения грузовых поездов откатились на показатели, чуть ли не середины того столетия. Причем и тогда среднестатистический грузовой состав шел со скоростью на десять километров выше, чем в 2012 г.³

¹ Трамп и демократы решили потратить на инфраструктуру 2 триллиона долларов // Голос Америки от 01.05.2019 – <https://www.golos-ameriki.ru/a/trump-democrats-decide-to-spend-2-trillion-on-infrastructure/4898825.html>

² По данным отчета ASCE, американская инфраструктура скатилась до уровня D+, то есть близка к масштабному провалу. – <https://polit.ru/economy/2735-po-dannym-otcheta-asce-amerikanskaya-infrastruktura-skatilas-do-urovnya-d-to-est-blizka-k-masshtabnomu-provalu.html>

³ <https://lenta.ru/articles/2013/02/01/trains/>

Это не могло не заставить обратить внимание на восстановление транспортной инфраструктуры, ее воссоздание на современном уровне, отвечающим реалиям страны и мира, и технологическому прогрессу.

Транспортные системы территориально крупных стран, отличающихся не только пространством, но и географией, – не могут быть слепо воспроизведены. Хотя бы потому, что у нас другая грузовая база и другое ее пространственное распределение по территории страны, другие природно-климатические условия. В наших условиях сложно обеспечить связность страны, ориентируясь на отдельный вид транспортной инфраструктуры или слепым заимствование приемов работы из опыта других стран. Из-за больших пространственных расстояний (и вширь, и вглубь) сложно добиться такой же эффективности использования мощностей, как в системах других стран. У нас не возможна жесткая маршрутизация поездов, что влечет за собой большие временные затраты, большие финансовые издержки при доставке грузов и т.п.¹

Во-вторых, новые задачи экономического развития требуют формирования адекватной транспортной инфраструктуры с учетом новых требований, уровню транспортных технологий и средств передвижения, скоростей и надежности доставки и т.п. в рамках тех политических и хозяйственных условия, которые сложились в стране.

В последнее время возросли запросы населения к качеству получаемых транспортных услуг (комфортность, доступность территорий, времени в пути и т.п.). Выдвигаются и новые требования к опорной транспортной сети, со стороны частного бизнеса², такие как обеспечение надежности доставки и сохранности грузов, предоставление возможности отслеживания перемещения грузов по всему маршруту, сохранение непрерывности движения железнодорожного контейнерного состава в процессе снятия необходимой информации (применение сканирующих устройств по ходу движения) и т.п.

Это сказывается на акцентах государства при поддержке того или иного сегмента транспортной инфраструктуры. В 2018 г. основное внимание уделялось автомобильной транспортной инфраструктуре (58%)³.

Отметим, что реализация транспортных проектов всегда была драйвером развития экономики не зависимо от того какой век на дворе. Эти проекты априори не могут не генерировать мощные стимулы для развития самых разнообразных сегментов экономики (строительных материалов, металлургии, машиностроения, подготовки кадров и т.д.).

Именно поэтому инфраструктурные проекты рассматриваются как лучшее место для инвестиций в ключевых странах мировой системы (Китай, США и др.), помимо того что эти же вопросы в центре внимания не только исследователей (регионалистов, экономгеографов, транспортников и др.), но и политиков. Даже в США, которые у многих ассоциируются как автомобильный рай, уже второй президент подряд рассматривает в качестве приоритетной задачи модернизацию инфраструктуры (дорог, аэропортов и др.).

¹ Маршрутизация поездов – поезда ходят строго по определенным маршрутам в жестко зафиксированное время, которое известно заранее. По объективным причинам у нас востребованы групповые перевозки, когда к составу подцепляются вагоны, направляющиеся в разные места. Это приводит к естественным потерям времени, обусловленные остановками в пути, остановками на включение в состав очередной партии новых грузовых вагонов.

² Как известно, реформирование железнодорожного транспорта, имевшего довольно неоднозначные результаты. В частности, последовало резкое падение скорости доставки грузов на 16% в 2013 г. по сравнению с уровнем 2010 г.; нарушению поставок низкодходных и социально-значимых грузов и др.

³ Железнодорожный транспорт России: вызовы до 2025 г. – аналитический доклад ИПЕМ. Водности. – 48 с. (PDF-версию аналитического доклада 20190405_rail_2025_report.pdf)

Конкретные направления для инфраструктурных инвестиций разнятся по отдельным странам в связи с особенностями пространственного расположения, природно-климатических условий, потребностей развития экономики.

В США зеленый свет инфраструктурным проектам давала как администрация Б. Обамы, так и Д. Трампа. Помимо разрешения проблем, накопившихся в инфраструктуре, большие надежды возлагаются на мультипликативный эффект от их реализации. На инфраструктуру в США готовы выделить до 2 трлн долл. не только демократы, но и республиканцы.

В Китае реализуют один инфраструктурный проект за другим: создания сети «4 + 4»¹, как ее дальнейшее развитие созданного скелета скоростных дорог – проект «8 + 8». Задача по обеспечению транспортной связности территории постепенно решается, железнодорожная сеть охватывает уже 29 провинций из 33. Только в 2018 г. на развитие железнодорожной инфраструктуры было затрачено не менее 117 млрд долл.²

Для российской экономики это тоже могло бы стать как мощным драйвером развития, так и средством улучшения позиций на мировых рынках. Большая транспортная протяженность страны, слабость ее инфраструктурного покрытия, – во многом объясняет высокую долю транспортных издержек в стоимости продукции (на уровне 20%). В мире этот параметр, предопределяющий конкурентоспособность продукции на региональных и мировых рынках, в среднем в два раза ниже (9–10%). Отметим, что китайские показатели не намного превышают среднемировые (13%), что не может не сказаться на эффективности процессов.

Однако в отличие от лидеров мировой системы, вместо интенсивного развития транспортной инфраструктуры, в нашей экономической системе лелеется и всячески поддерживается профицит бюджета, достигнутый в 2018 г.³ Это кардинально отличает российскую экономическую политику от США, Китая и, на наш взгляд, не гарантирует поступательного развития российской экономики, повышения ее конкурентоспособности. Ибо, имеющиеся финансовые ресурсы омертвляются, и, соответственно, не работают на долгосрочные интересы страны.

Некоторая подвижка намечается на евразийском пространстве в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В частности, рассматриваются вопросы совместного финансирования с Китаем порядка 38 транспортных проектов. Со стороны России предложено и включено в общий перечень 11 инфраструктурных проектов⁴, которые работают на создание единого пути в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь». Это особенно актуально для нашей страны, ибо за последние три-четыре года резко растет торговля именно по этим направлениям.

¹ 4 коридора ведущих с севера на юг и 4 коридора – с запада на восток.

² От 0 до 29 000 км: Как Китай за 10 лет построил самую большую сеть скоростных железных дорог в мире – https://cfts.org.ua/articles/ot_0_do_29_000_km_kak_kitay_za_10 лет_postroil_samuyu_bolshuyu_set_skorostnykh_zheleznykh_dorog_v_mire_1500

³ Бюджет РФ в 2018 году исполнен с профицитом впервые за 7 лет – https://finance.rambler.ru/realty/41599364/?utm_content=rfinance&utm_medium=read_more&utm_source=copylink; Профицит федерального бюджета в 2019 году составил 1,932 трлн руб. – <https://tass.ru/ekonomika/5601492>; Профицит бюджета в августе увеличился на 26% – <https://www.fontanka.ru/2019/09/11/114/>

⁴ Транзит с китайским акцентом // <https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2017/12/21/746034-tranzit-kitaiskim>; Страны ЕАЭС предложили Китаю для совместного финансирования 38 транспортных проектов – <https://transinfonews.by/ekonomika/4872-strany-evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza-eaes-predlozhili-kitayu-dlya-sovmestnogo-finansirovaniya-38-transportnyh-proektov.html>

Определенный консенсус с китайской стороной существует по таким проектам, как «Строительство глубоководного порта в Архангельске», развитие Мурманского транспортного узла, сухогрузного района морского порта Тамань, строительство комплекса перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманска, строительство железной дороги «Белкомур», автомобильной магистрали «Меридианразвитие», модернизация БАМа и Транссиба и др.¹

При этом инфраструктурные мегапроекты сопряжены не только с колоссальными инвестиционными затратами, но большими отложенными рисками и угрозами. Нет никаких гарантий, что через несколько десятилетий

1) с одной стороны, не будут ли разрушены сооруженные магистрали, на которые потрачены миллиарды и миллиарды долларов, в результате природных и других климатических катастроф (риски первого типа);

2) с другой стороны, насколько имеющиеся планы развития транспортной сети корректно учитывают тенденции экономического развития – как в стране, так и в сопряженных регионах (риски второго типа).

Человечество уже неоднократно проходило эти ситуации.

О *первом типе* рисков и угроз нерационального расходования средств и потребности в дополнительных массированных вложениях начали говорить в США в связи с планами Д. Трампа по развитию инфраструктуры.

Например, Стефани Гидигби (директор по вопросам политики Национального совета по охране природных ресурсов) охарактеризовала план, предложенный Д. Трампом, как «неправильно нацеленный». Неправильность его состоит в том, что он не рассматривает и не учитывает покрытие ущерба, спровоцированных ликвидацией последствия стихийных бедствий, периодически случающихся в Америке.

Другими словами, план не рассматривает действий по предотвращению ущерба, связанных с климатом², и, соответственно, не закладываются эти мероприятия и расходы при финансировании. Среди таких бедствий, угроз для инфраструктурных и других строений для США наиболее типичными можно рассматривать следующие: мощные ураганы, установление погоды с высокими температурами, превышающие «обычные максимумы», крупные масштабные наводнения³.

Казалось бы, не такая уж редкость для климата на планете – периодические всплески температур, которые могут вылиться в дополнительные миллиардные вложения, которые нужно откуда-то брать чуть ли не ежегодно. Среди таких угроз – рост температуры воздуха, наводнения и штормовые волны. По оценкам исследования 2010 г. и 2017 г., повышение температуры воздуха увеличивает стоимость технического обслуживания и строительства дорог на миллиарды долларов ежегодно. По исследованиям более ранних лет (2010 г.), расходы на дорожное покрытие (асфальт) под воздействием только одного фактора (температурные изменения) могут возрасти на

¹ Транзит с китайским акцентом // <https://www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2017/12/21/746034-tranzit-kitaiskim>; Страны ЕАЭС предложили Китаю для совместного финансирования 38 транспортных проектов – <https://transinfonews.by/ekonomika/4872-strany-evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza-eaes-predlozhili-kitayu-dlya-sovmestnogo-finansirovaniya-38-transportnyh-proektov.html>

² Дж. Мюллер. Назад в будущее. Инфраструктурный план Трампа хорош для 1950-х годов. // Forbes от 22.02.2018. – URL-адрес: <https://www.forbes.ru/biznes/357567-nazad-v-budushchee-infrastrukturnyy-plan-trampa-horosh-dlya-1950-h-godov> ; Инфраструктурный план США: о чем забыл Трамп? – <https://www.vestifinance.ru/articles/97635>

³ Инфраструктурный план США: о чем забыл Трамп? 13.02.2018 – <https://www.vestifinance.ru/articles/97635>

15 млрд долл. (от 13,6 млрд долл. до 14,5 млрд долл.) ежегодно¹. В более отдаленной перспективе – 2040 г. и 2070 г. – затраты возрастут еще больше, в зависимости от прогнозов температур: от 19 млрд долл. к 2040 г. и 21,8 млрд долл. к 2070 г. до 26,3 млрд долл. и 35,8 млрд долл. к 2040 г. и 2070 г. соответственно.

О *втором типе* рисков свидетельствует довольно большое количество «мертвых» дорог, ведущих в «ржавые пояса» и заброшенные долины, «напичканные» атомными станциями и т.п., а не к новым процветающим, энергично развивающимся регионам.

Некоторые транспортные направления по объективным причинам со временем становятся все менее востребованными, т.е. выпадают из экономического поля. И таких примеров в экономической истории накопилось уже не мало. Это так называемые «дороги в никуда» или «мертвые дороги». Например, морская железная дорога «Остров Ки-Уэст – побережье Флориды»²; наземная железная дорога в Париже «Petite Ceinture» или «малый пояс»³; железная дорога из Скагуэя до Уайтхорса⁴ и др.

Изменение расклад сил в мировой системе сопровождалось и будет сопровождаться формированием отвечающей интересам этой конфигурации мировой системы транспортных магистралей, которая автоматически переведет в разряд «дорог в никуда» целый сонм активно используемых сейчас дорог. Часть таких «дорог в никуда» это будут элементы ранее сложившейся опорной транспортной сети, на которых активность «схлопнется» или упадет естественным образом. При этом вполне возможно, что немало этих транспортных направлений еще довольно молодые, недавно построенные. Они просто окажутся вне сферы влияния новых центров силы.

Стоит обратить внимание на другой факт. По мере формирования новой мирохозяйственной системы, когда

- 1) мир стоит на перепутье;
 - 2) не ясен до конца будущий расклад сил;
 - 3) окончательная картина новой конфигурации экономической активности и изменения в специализации отдельных регионов;
 - 4) отвечающая этой картине схема наиболее востребованных и перспективных транспортных направлений,
- то тогда весьма высока вероятность появления массы транспортных проектов строительства тех или иных транспортных магистралей, которые будут лоббироваться самыми различными группами влияния.

В принципе, мы наблюдаем это в настоящий момент времени. Это и проект дороги через Берингов пролив, проект железной дороги «Курагино – Кызыл»⁵, проект Никарагуанский канал⁶, проект частной дороги из России в Китай (автомагистраль «Меридиан»⁷) и др. При этом инициаторы этих транспортных проектов по определению не могут быть беспристрастными.

¹ Инфраструктурный план США: о чем забыл Трамп? 13.02.2018 – <https://www.vestifinance.ru/articles/97635>

² <https://novate.ru/blogs/060116/34470/>

³ <https://masterok.livejournal.com/4372943.html>

⁴ <https://itscooltotravel.livejournal.com/10156.html>

⁵ <http://tass.ru/vef-2017/articles/4540732>

⁶ Никарагуанский канал: мечты и реальность. <https://inosmi.ru/world/20130610/209878339.html>

⁷ Проект первой частной дороги из России в Китай подешевел на 120 млрд руб. – <https://www.rbc.ru/business/24/05/2019/5ce6c26f9a7947284c6db601>

Особый интерес к транспортным проектам, усилившийся в эти годы, обусловливается тем, что именно транспортные проекты, не смотря ни на риски и угрозы, рассматриваются многими акторами мирохозяйственной системы как

- ♦ возможность повлиять на ход развития событий в мировой системе (может быть, затормозить нежелательные для своих стран и крупнейших игроков процессы);
- ♦ получить большую маржу в период неопределенности и слабой просчитываемости будущей ситуации,
- ♦ использовать складывающийся расклад сил в свою пользу, например навязав слабеющей стороне тот или иной транспортный проект со слабо просчитываемыми последствиями.

Особый интерес к транспортным проектам в нашей стране был обусловлен вплоть до начала 90-х годов XX столетия. Тогда еще рассматривались долгосрочные программы развития и было очевидно, что сложившаяся транспортная сеть является сдерживающим фактором развития.

На протяжении всего предыдущего столетия расширение экономического пространства осуществлялось посредством поступательного сдвига производительных сил на Восток через создание специализированных промышленных узлов, центров, комплексов. В этих хозяйственно-экономических образованиях транспорт выполнял главным образом узкую «обслуживающую» функцию: своевременно и в полном объеме удовлетворения всех потребностей в транспортных услугах основных объектов производства.

Начавшаяся за тем перестройка привела к удивительной ситуации, которая практически никогда не складывалась ни в СССР, ни в Российской империи: переизбыток транспортных магистралей и дорог практически по всем направлениям. Вплоть до середины нулевых годов уже XXI столетия, та же самая транспортная система, которая была и в конце XX столетия, фактически стала избыточной по мощности. Формально она перестала быть сдерживающим фактором развития на фоне начавшейся и развивающейся быстрыми темпами буквально обвальная де-индустриализацией.

В начале же XXI века формирующееся и развивающееся транспортное пространство само может изменять направления пространственного развития регионов. Появляется возможность укрепления единого экономического пространства страны, опираясь не только на сырьевые ресурсы Азиатской части России, но и на транспортно-логистические возможности, открывающиеся при обслуживании международных транспортных коридоров.

На этом фоне произошла переоценка транспортного фактора как основы, базы поступательного экономического развития региона, страны, макрорегиона. Гарантами устойчивого экономического развития не являются ни наличие развитой инфраструктуры (транспортной), ни созданный и эффективно работавший ранее хозяйственный комплекс, ни предлагаемые и рекламируемые проекты развития того или иного региона. Именно в это время пришло четкое осознание того факта, что «проект» (транспортный, в том числе) – это инструмент для получения прибыли, – работает исключительно на чьи-то интересы тех или иных экономических акторов и нередко преследует далеко не те цели, которые официально озвучиваются и обозначаются.

Де-индустриализация затронула абсолютно все субъекты Российской Федерации. Например в Красноярском крае (таблица 4.4) к концу второго десятилетия новой экономической истории России, после распада СССР, перестали выпускать металлорежущие станки, выплавлять сталь, выпускать трикотажные изделия. Резко сократили выпуск сборных железобетонных конструкций, холодильников. Даже выпуск, каза-

лось бы, традиционных сибирских товаров – пиломатериалы и деловая древесина. Кроме того, существенно уменьшили выпуск зерноуборочных комбайнов, экскаваторов, стиральных машин, шин, химических волокон и нитей и др.

Таблица 4.4

**Динамика изменения объемов производства по ряду товаров
в период с 1990 г. по 2009 г., % к предыдущему периоду**

Виды продукции	2009 г. / 1990 г.	
	Красноярский край	Иркутская область
Уголь	70,6	44,0
Сталь	0	0
Металлорежущие станки	0	0
Холодильники	57,7	-
Деловая древесина	34,8	41,0
Пиломатериалы	37,3	26,5
Сборные железобетонные конструкции	21,9	6,7
Трикотажные изделия	5,7	0
Мясо, включая субпродукты	70,6	48,9

Источник: расчёты автора.

Фактически единственную растущую позицию – увеличение производства первичного алюминия в Красноярском крае¹ (прирост на 32%) – нельзя рассматривать как позитивную тенденцию. Ибо это сопровождалось принципиальной сменой тренда по его потреблению внутри страны. Алюминий стал практически полностью вывозиться (95%) на внешние рынки. Зато Россия отказалась от выпуска большого перечня ранее производимых изделий из алюминия, которые были весьма конкурентоспособные на внешних рынках. В частности, от выпуска самолетов и ряда других изделий.

Существовавшая взаимодополняемость и связность экономики региональных субъектов, которая ранее работала на повышение конкурентоспособности выпускаемой продукции, сыграла негативную роль, еще более усилив те процессы сжатия экономики, которые стали разворачиваться в регионах и стране в целом. Причем закрывались или резко снижали объемы производства, становясь не эффективными передовые предприятия в Сибири, на Дальнем Востоке, европейской части страны, – продукция которых поставлялась не только внутри СССР, но и за границу.

Деиндустриализация как следствие привела к резкому падению загруженности транспортной системы в связи с закрытием предприятий или резким снижением их загрузки, объемов выпуска. Например АО «Искра» (Красноярский завод телевизоров²). Еще в 2000 г. продукция (выпускали: телевизоры, оборудование наземных станций спутникового телевидения, передающая аппаратура земных станций спутниковой связи, контрольно-измерительная аппаратура и др.) поступала в Болгарию, Египет, Сирию, Южную Корею, Индию и целый ряд других стран. В свою очередь, комплектующие на завод для телеприемников поступали с предприятий-поставщиков деталей – их изготовлением занимались производства в гг. Новосибирске, Иркутске, Барнауле. Еще тогда Объединение готовилось производить для населения отдалённых регионов страны, банков, таможни, геологов и других потребителей станции спутниковой связи. Закрытие предприятия

¹ Аналогично шло экономическое развитие в Иркутской области, и в большинстве регионах России.

² <http://r91353ba.beget.tech/produktsia.html>

не способствовало никакой рационализации и оптимизация, под которыми проводилась вся де-индустриализация в России. Зато высвободились мощности транспортной системы, которые даже частично не смогли загрузить китайские и другие торговцы.

Ситуация на производственном объединении «Красноярский завод комбайнов» протекала по не менее интересному сценарию, типичному для многих индустриальных предприятиях края и России в целом. В 1990-х годах было разрушение ранее сложившихся систем связей в связи с «оптимизацией» производства. Произошла замена поставщиков, в связи с закрытием не попавших в «оптимизированную» схему поставщиков. Вместо двигателей Рубцовского завода (Алтай, 300 км – двигатели были лучшими в 1980-х – начале 1990-х годов) были вынуждены перейти на двигатели Ярославского завода (расстояние транспортировки увеличилось более чем в 8 раз). Аналогично ситуация по шинам – с шин Красноярского шинного завода перешли на шины с Украины (десятикратное увеличение расстояния транспортировки).

Такая «оптимизация» схем взаимодействия предприятий в условиях сжимающейся экономики шла на фоне экспериментов в лизинговой политики, в приватизации предприятий. За приватизаторами нередко стояли либо прямо иностранцы, либо второй ряд иностранцев¹, которые не были заинтересованы в сохранении российских предприятий-конкурентов.

После середины 1990-х годов начинает исподволь закладываться новый тренд. Это чувствуется по особому отношению к инфраструктурным проектам, которые стали весьма актуальными и являются особой приметой сегодняшнего дня во многих странах мира. Трансформация инфраструктурного (в том числе транспортного) пространства – это предтеча кардинальных изменений мировой конфигурации стран.

Исподволь идет работа над созданием новых инфраструктурных систем, которые будут эффективны и в XXI столетии. Транспортные проекты являются одними из важнейших вложений государства. Ибо удобная и хорошо развитая инфраструктура обеспечит благополучие и прогресс всей нации. На уровне принятия решений, когда речь заходит о создании и развитии транспортных сетей (автодороги и железнодорожные пути), говорить о грошовой экономии вряд ли уместно.

На этом сломе ситуации в мирохозяйственной системе, при соответствующей политике, может измениться и место России, которая имеет шансы: во-первых, занять достойные позиции в закладываемом сейчас новом контуре мировых транспортно-экономических связей. Во-вторых, обеспечить достойный уровень внутреннего обустройства транспортного пространства страны.

Среди активно обсуждаемых транспортных проектов настоящего столетия и знаковых для будущего России следует выделить следующие:

– проект «Один пояс и один путь», направленный на интеграцию уже не только азиатской части Евразии, но и европейской (возможно, и африканских регионов). По некоторым оценкам, этот проект сейчас охватывает порядка шестидесяти стран не только из Азии и Европы, но и Африки. Помимо развития Нового и Морского шелковых путей, в той или иной стадии реализации находятся сопряженные с ним региональные транспортные проекты;

– проекты, ориентированные на создание альтернативы «американской» транспортной мировой системы. Среди проектов выделяют: а) транспортный путь через Никарагуанский канал (последний, по некоторым сведениям, активно сооружается); б) транспортный

¹ Источник – <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1196583&cid=999>

путь из Южно-Китайского моря в Индийский океан через канал по Малаккскому полуострову и транспортную сеть стран Юго-Восточной Азии (обсуждаемый) и др.;

– проекты, ориентированные на создание сквозной железнодорожной магистрали от США до Европы, путем интеграции транспортных магистралей России в транспортную сеть Северной Америки (проект трансконтинентальной магистрали через Берингов пролив).

Наличие современной инфраструктуры имеет особую актуальность для нашей страны, что обуславливается следующими факторами:

– пространственными размерами страны (протяженность с запада на восток десяти тысяч километров, а с севера на юг – порядка четырех тысяч километров). Поэтому проблема переизбытка или пресыщенности транспортными магистралями нам не грозит;

– естественной слабой заселенностью. При средней плотности населения в Европе в целом на уровне 34 чел./кв.км, в России этот показатель более чем в 3,5 раза меньше, что обуславливается довольно суровыми природно-климатическими условиями этих «незаселенных» территорий. Во всех государствах, которые, по классификации ООН, относятся к странам Восточной Европы, плотность населения выше, и превышает российскую в 5, 7–15 раз. Не говоря уже о странах Северной Европы. В основе, безусловно, лежат природно-климатические особенности страны, где только зона вечной мерзлоты простирается на 60% пространства;

– не до конца восстановленным экономическим потенциалом, после распада СССР. Даже по признанию либеральных экономистов «в 1984 году советская экономика была... больше экономики как ФРГ, так и Китая; страна управляла мощной системой спутников. Сегодня с 3,3% (по ППС) и 1,6% (по рыночным курсам валют) глобального валового продукта ... Россия – пустое пространство между объединенной Европой (17,1 и 24,0% глобального продукта) и Китаем (16,6 и 13,4%)»¹;

– неустойчивыми тенденциями экономического развития самой страны и, соответственно, неопределенностью ее будущих позиций в торгово-экономических связях и на мировом экономическом пространстве в целом.

Это признается практически всеми экспертами, хотя единства мнений по отдельным деталям ситуационных прогнозов нет.

(1) *Минэкономразвития России*. Изначально, в «Прогнозе социально-экономического развития страны (на период до 2024 года)», обозначили, как достижимый, темп роста в 3%² с 2021 г. Переоценка прогноза в конце 2018 г. содержит более чем сдержанные оценки возможных темпов роста: от 1,3% в 2019 г. до 1,7% в 2020 г.³

(2) *Эксперты НИУ ВШЭ*. Специалисты Центра развития НИУ ВШЭ⁴ не согласны с завышенными оценками прогнозов Минэкономразвития РФ, касающихся темпов роста.

¹ **Иноземцев В.** «Что отличает российскую экономику от советской» – URL адрес https://www.rbc.ru/http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/885e0909-e8cf-4e9a-83ad-5d0681f7105b/190211_econ_pic.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=885e0909-

² Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2024 года. Министерство экономического развития РФ, – URL адрес: <http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/60223a2f-38c5-4685-96f4-6c6476ea3593/prognoz24svod.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=60223a2f-38c5-4685-96f4-6c6476ea3593>

³ Минэкономразвития РФ «Картина экономики. Январь 2019 года» – URL адрес http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/885e0909-e8cf-4e9a-83ad-5d0681f7105b/190211_econ_pic.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=885e0909-

⁴ **Агеева О.** Экономисты назвали главные риски для экономики России в 2019 году – URL адрес: <https://www.rbc.ru/economics/24/11/2018/5bf7e7449a7947baac456f6f>

(3) *Эксперты Центра конъюнктурных исследований ИСИЭЗ НИУ ВШЭ*¹ ожидают даже развертывание нового мирового кризиса (через год-полтора) с негативными последствиями для экономики страны.

(4) *Всемирный банк* считает, что на общемировые темпы роста (3%) российская экономика выйдет только к концу третьего десятилетия XXI века².

(5) Еще более жесткие оценки высказывает известный *аналитик М. Хазин*, который прогнозирует продолжение замедления экономики с темпом в 3%³ при сохранении сложившихся ранее условий. Если же произойдут обвалы на финансовых рынках на Западе и будет проведена существенная девальвации рубля, то наиболее вероятно критическое замедления развития страны, вплоть до сжатия экономического пространства. Темпы развития страны не просто замедляются, а становятся отрицательными, вплоть до -8% и -10%⁴.

Поэтому при анализе будущих контуров транспортной сети евразийского пространства необходимо заранее выявлять потенциальные риски и угрозы, которые содержатся в тех или иных проектах транспортных магистралей, которые предлагаются и активно лоббируются определенными структурами и организациями.

Мы считаем полезным в этих условиях анализировать транспортные проекты с позиции анализа и выявления следующих типов угроз:

первая угроза, сопряженная с реализацией транспортного проекта, связана с тем, что проект не соответствует имеющимся собственным финансовым и экономическим возможностям страны;

вторая группа угроз порождается возможностью потери экономического суверенитета в связи с непомерным «бременем» омертвленных капиталов по мере роста общей кредитной задолженности. Последние события в мире (в частности, на Украине) показывают, что международные финансовые круги готовы возмещать и возмещают свои затраты за счет поглощения материальных активов, природных ресурсов страны-заемщика (лес, земельные участки, черноземы и т.п.);

третья группа угроз – обрушение национальной безопасности страны и это серьезный повод для беспокойства;

четвертая группа угроз обуславливается экологическими проблемами, которые возникнут при реализации этого проекта. Причем они могут порождаться как экстремальными природно-климатическими условиями территории прохождения магистрали, так и сложной, неоднородной природой региона реализации проекта. Если эти проблемы своевременно не будут разрешены, то ожидать социальной безопасности не стоит;

пятая угроза – это высокий уровень отложенного риска, сопряженный и с заложенными в проект варианты получения прибыли.

В принципе, наличие больших рисков и угроз не является чем-то неординарным. Это имманентное свойство крупных макропроектов в инфраструктурной сфере, которые

¹ Эксперты ВШЭ назвали сроки возможного экономического кризиса в России – URL адрес: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5d5b331c9a7947eff757cd7e>; **Минак К.** Эксперты ВШЭ назвали возможные сроки нового кризиса в России. 19.08.2019, Forbes – URL адрес: <https://www.forbes.ru/finansy-i-investicii/382107-eksperty-vshe-nazvali-vozmozhnye-sroki-novogo-krizisa-v-rossii>

² **Фейнберг А.** Прогнозный дисбаланс: почему России предрекают сдержанные темпы роста // РБК от 04.12.18 – URL адрес: <https://www.rbc.ru/economics/04/12/2018/5c06379a9a7947098f964794>

³ Прогноз-2019: безработица и инфляция вырастут, ВВП упадет – URL адрес: <https://www.pravda.ru/economics/1403701-rabota/>

⁴ Прогноз-2019: безработица и инфляция вырастут, ВВП упадет. 27.12.2018 – URL адрес: <https://www.pravda.ru/economics/1403701-rabota/>

- требуют колоссальной концентрации ресурсов разного типа – материальных, технологических, инвестиционных, трудовых и др.;
- реализуются не одномоментно, а в течение длительных промежутков времени – до несколько десятилетий;
- ассоциируются у социума с качественными и кардинальными изменениями общеэкономических и социальных условий жизни – как отдельного индивида, так и страны в целом.

4.3. ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ

4.3.1. Методологическое введение.

Исторически в нашей стране транспортный комплекс всегда играл более значительную роль, чем в других странах, что объясняется климатическими условиями и объективно «утяжеленной» структурой реального сектора экономики, а главное – масштабами территории.

Доля транспортной отрасли в ВВП страны составляет в последние годы около 5% и должна постепенно возрасти до 11–12% к 2030 г. Для отдельных субъектов Федерации (особенно сибирских) этот показатель будет превышать 20%. На транспорте работают около 4,2 млн человек, или более 6% общей численности занятых в экономике. Поскольку реальный объем транспортных услуг значительно выше регистрируемых статистикой показателей, постольку последние не отражают высокий уровень внутриотраслевых связей.

Российский транспорт ориентирован преимущественно на обслуживании российских потребителей. Экспорт транспортных услуг (т.е. выполнение транспортной работы для перевозок грузов зарубежных клиентов) не превышает 10% общего объема работ всех видов транспорта. На долю пассажирского транспорта в настоящее время приходится около 20% всей выручки, на долю грузового – около 80%.

Более 90% суммарной выручки приходится на три вида транспорта – железнодорожный, трубопроводный и автомобильный. Почти половина выручки всех видов грузового транспорта обеспечивается за счет топливных грузов. Участие отдельных видов транспорта в общем грузообороте РФ представлено в таблице 4.5.

Таблица 4.5

Удельный вес видов транспорта в общем грузообороте по РФ в 2011 г.

Грузооборот	Млрд т-км	%
Всего	4916	100,0
В том числе по видам транспорта:		
железнодорожный	2128	43,3
автомобильный	223	4,5
морской	78	1,6
нефтепроводный (нефть + нефтепродукты)	1121	22,8
газопроводный	1302	26,5
внутренний водный	59	1,2
воздушный	5	0,1

Ист очник. Транспорт и связь в России. 2012. Стат. сборник Росстат. – М., 2012. – 303 с.