

# “СНАЧАЛА ДОРОГИ – ЗА НИМИ КАПИТАЛ”

**Доктор педагогических наук С.А. СТЕПАНОВ (Академия МНЭПУ),  
кандидат географических наук С.Н. ГОЛУБЧИКОВ  
(Институт региональных исследований и городского планирования  
НИУ “Высшая школа экономики”)**

**Р**азвитая транспортная инфраструктура во многом предопределяет успешное социально-экономическое развитие страны. Ещё в начале XX в. премьер-министр России П.А. Столыпин говорил, что сначала идут дороги, а за ними – частный капитал. К сожалению, сегодня инфраструктурное отставание России отрицательно сказывается не только на инвестиционной привлекательности страны, но и на благополучии её граждан. Так, в относительно благополучном 2012 г. удельный вес пассажиропотоков на железнодорожном и автобусном транспорте не достиг даже уровня 1990 г. Ожидается, что через 3–4 года из шести с лишним тысяч пригородных поездов в стране останется лишь две-три тысячи.

Пригородные пассажирские перевозки по России осуществляют пригородные пассажирские компании, совладельцем которых является транспортный монополист страны – “Российские железные дороги” (РЖД). По закону организация перевозок и ответственность за них лежит на региональных властях, которые должны возмещать РЖД убытки. В конце 2014 г. о суммах возмещения РЖД регионами договориться не удалось. Обращает на себя внимание непрозрачность расчётов, которыми оперируют в РЖД. Такое мнение, например, высказал губернатор Вологодской области Кувшинников: «Мы не готовы компенсировать неэффективные затраты “дочки” РЖД. Примерно 80–85% расходов приходится на обслуживание подвижного

состава и его аренду у материнской компании. Это непрозрачные для нас цифры, мы эти цифры не признаём»<sup>1</sup>.

Неэффективность работы “дочек” РЖД в регионах ярко просматривается на примере обслуживания г. Сочи, где осенью 2014 г. вместо 17 рейсов электропоездов пригородного сообщения в сутки в расписании были оставлены лишь 12. При этом новое расписание было мало ориентировано на основные потоки авиапассажиров. В частности, электричками не обслуживались утренний пик вылета и вечерний пик прилёта авиарейсов<sup>2</sup>.

Большой резонанс в СМИ получила ситуация в Вологодской области, где пригородные поезда были полностью отменены. Северной пригородной пассажирской компанией РЖД с 1 января 2015 г. отменены электрички и в Мурманской области<sup>3</sup>. При этом в Минтрансе понимают, что сокращение пригородных пассажирских перевозок чревато социальным напряжением в регионах.

В связи этим следует отметить, что ответственность за эффективную деятельность транснационального монополиста – РЖД соответствующим федеральным законом переносится на регионы и самих граждан, которые должны вдвое увеличить свои расходы на пригородные поездки только потому, что так называемые “дочки” РЖД

<sup>1</sup> Доходы регионов покрывают расходы РЖД: <http://nova.rambler.ru/savd?src>

<sup>2</sup> <http://www.travel.ru/news/2014/09/15/236451/html>

<sup>3</sup> <http://www.pravda.ru/economics/rules/monopolies/11.02.14.1191584-traine-0/>

должны работать безубыточно. В то же время РЖД, эксплуатируя земельные, энергетические и иные ресурсы регионов, а также получая значительные финансовые вливания от государства, не может обеспечить эффективность своей деятельности, в том числе региональных подразделений пригородных пассажирских перевозок.

РЖД и Минтранс России, руководствуясь узководомственной, так называемой экономической целесообразностью (в целях снижения количества убыточных маршрутов – сокращением пригородного железнодорожного обслуживания населения), нарушают Ст. 27 Конституции РФ о праве граждан на свободное передвижение по стране.

Электрички во многих регионах – единственный и всесезонный вид сообщения с “большой землёй” для тысяч деревень и посёлков, это способ избежать многочасовых пробок, ежедневный транспорт для миллионов россиян. Что будет, если из-за споров между неэффективной монополией и регионами они исчезнут? Кроме возможных, социальных взрывов, – это дальнейшее обезлюдение российской провинции, снижение её производственного потенциала, наконец, дальнейшее сужение транспортной инфраструктуры страны, что сокращает и так невысокий уровень качества жизни людей, живущих “за пределами МКАД”.

В то же время исследования, выполненные Фондом “Центр стратегических разработок” в 2011–2012 гг. совместно с Институтом народнохозяйственного прогнозирования РАН, Институтом экономики и развития транспорта, Институтом проблем естественных монополий, Российской экономической школой и другими организациями<sup>4</sup>, убедительно показывают, что развитие транспортной инфраструктуры способно дать ощутимый эффект для развития крупных городов – локомотивов экономического роста государства. Расчёты, проведённые на примере московской агломерации, показали, что увеличе-

ние скорости пригородного сообщения на 20% способно стимулировать увеличение зарплат в Московской области в среднем на 2.9%. А если транспортная система приблизится к европейским показателям (т.е. время в пути до МКАД уменьшится вдвое за счёт высокоскоростных магистралей), то произойдёт перераспределение людей в пространстве, московская агломерация расширится, плотность населения в среднем и дальнейшем Подмоскovie вырастет, и это приведёт к увеличению зарплат в Подмоскovie в среднем на 23.5% и на 45% на периферии Московской агломерации<sup>5</sup>. Очевидно, то же самое можно сказать и о других агломерациях России – высокоурбанизированной страны (73% населения живёт в городах), что показано исследованиями Н.П. Каючкина для Восточной Сибири<sup>6</sup>.

К сожалению, сокращается не только число рейсов электричек, но и автобусных маршрутов общего пользования. Так, в 18 регионах страны, в том числе в Вологодской, Орловской, Рязанской, Волгоградской, Челябинской, Томской областях, в которых уменьшилось пригородное железнодорожное сообщение, сократилось и число автобусных маршрутов<sup>7</sup>.

В правительстве страны могут попытаться прикрыть неэффективность транспортной политики деятельностью РЖД увеличивающимся количеством частного автомобильного транспорта (с 8.7 млн автомобилей в 1990 г. до 36.9 млн – в 2012 г., то есть в 4 раза)<sup>8</sup>, который может повысить мобильность, и внутреннюю трудовую миграцию населения.

Согласно российской статистике, в стране сегодня 1282 тыс. км дорог общего пользования, в том числе с твёрдым покрытием – 1040 тыс. км (с 2010 г. сюда входят дороги местного значения, а с 2012 г. – и протяжённость городских улиц – высший пилотаж лукавства российской статистики!).

<sup>5</sup> Там же.

<sup>6</sup> Каючкин Н.П. Географические основы транспортного освоения территории. Новосибирск: Наука, 2003.

<sup>7</sup> Российский статистический ежегодник. 2013: Стат.сб./Росстат. М., 2013.

<sup>8</sup> Там же.

<sup>4</sup> Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения. Фонд “Центр стратегических проблем”. М., 2013.

Если раньше утверждалось, что в России нет дорог, а есть направления, то, говоря сегодня о дорогах – направлениях, надо вспомнить о том, что они призваны, учитывая географическое расположение России, быть мостом между Западом и Востоком, стать межцивилизационным мостом. Но эта роль может реализоваться с пользой для россиян и их соседей на Западе и Востоке только тогда, когда этот мост на российской территории будет обустроен и благоприятен для проживания, эффективного труда, культурного общения, что невозможно без развитой транспортной инфраструктуры.

По данным международной статистики, сегодня к 800 млн автомобилей в мире ежегодно прибавляется 60 млн новых автомашин. Более быстрыми темпами растёт автопарк России при неуклонно увеличивающемся дефиците качественных автомобильных дорог, длина которых по экспертным оценкам должна составлять не менее 1.5 млн км. К тому же до 20% автомагистралей страны работают в режиме перегрузки. При протяжённости многополосных автомагистралей в 4.3 тыс. км потребность в них составляет 8–10 тыс. км.

До настоящего времени свыше 39 тыс. российских малых городов, сёл, деревень и других населённых пунктов, в которых проживает 14 млн чел., не имеют связи по автодорогам с твёрдым покрытием и оказываются оторванными от внешнего мира в период осенне-весенней распутицы. И это притом, что 5 субъектов РФ не имеют ещё и железнодорожного сообщения с другими регионами страны. Неудовлетворительное состояние большинства российских автомобильных дорог усиливает социально-психологическую изоляцию жителей малых городов, сёл и деревень, приводит к ещё большей алкоголизации, деградации населения. Сельская Россия умирает от бедности и пренебрежения – справедливо отмечают зарубежные эксперты. Не случайно российскую деревню сегодня называют “неподнимаемой целиной”. Особенно эта ситуация трагична для молодёжи, которая своим девиантным (асоциальным) поведением и бегством

из провинции обрекает российскую деревню и малые города на ускоренное вымирание.

Российские дороги за пределами столичного МКАД и за городскими окраинами нескольких индустриальных центров страны каждую весну и осень превращаются в мутные промоины с каркасами изувеченных в авариях автомобилей. Ежедневные новости об авариях на дорогах столиц и страны напоминают жуткие сводки о военных потерях периода Великой Отечественной войны. Около 30 тыс. жертв, сотни тысяч раненых и десятки тысяч сирот и инвалидов на всю оставшуюся жизнь (фактически – гибель целых армий в военное время) – такова ежегодная цена главных российских феноменов.

Пока самая дальняя российская деревня не будет подключена к сети современных автомобильных дорог и другим транспортным сообщениям, говорить о прогрессе и цивилизованности страны безнравственно.

Вместе с потерями людей во всевозможных военных конфликтах и “горячих точках” страна продолжает, в том числе и на своих дорогах из-за их плохого состояния, по меткому выражению В. Астафьева, “сорить собственным народом”. Россия занимает после ЮАР, Ботсваны и Малайзии лидирующее, четвертое, место в мире среди стран с наибольшим числом смертей на дорогах<sup>9</sup>.

Общие экономические потери от отсутствия, перегруженности и аварийного состояния дорог превышает по некоторым оценкам 1.5 трлн руб. в год, что составляет примерно 7% ВВП России<sup>10</sup>.

Среди 139 стран по состоянию дорог Россия занимает 125-е место, хотя на их содержание выделяется 8038 евро на 1 км трассы, ровно столько, сколько и в Финляндии, которая занимает 13-е место в мире. Сегодня самой дорогой в мире является автодорога Адлер – Ясная Поляна. На её строительство потра-

<sup>9</sup> Мир в цифрах – 2005. Карманный справочник / Пер с англ. М.: ЗАО “Олимп-Бизнес”, 2005; Мир в цифрах – 2009. Карманный справочник / [Пер. с англ. Н. Кононовой]. М.: ЗАО “Олимп-Бизнес”, 2009.

<sup>10</sup> Бородин П. Великое транспортное будущее // Известия, 9.10.09.

чено 227 млрд руб. Так как длина её составляет 48 км, стоимость 1 км данной дороги составила около 140 млн долл. На строительство 1 км скоростной трассы Москва – Санкт-Петербург (строительство 700 км этой важнейшей федеральной трассы ведётся уже 10-й год!), состоящую из нескольких полос, уходит около 19.5 млн евро. (Справка: стоимость 1 км четырёхполосной автомагистрали в Китае – 2.9 млн долл., в Бразилии – 3.6 млн долл., в России – 12.9 млн долл.) Стоимость строительства трассы Москва – Санкт-Петербург на участке с 15-го по 58-й км – 134 млн долл., четвёртого транспортного кольца Москвы – около 400 млн долл.<sup>11</sup>

Обратимся к опыту реализации дорожной политики в Китае.

В этой стране к дорогам относятся как к важному инструменту укрепления государственности, при этом учитывают темпы роста благосостояния граждан, увеличение числа машин и рост объёмов грузоперевозок. Поэтому темп строительства дорог достигает 30 тыс. км многополосных автострад в год, а современные технологии (укладка основания полотна из бетонных плит и покрытие его асфальтом) обеспечивают их эксплуатацию в течение 20–25 лет.

Общая протяжённость сети автодорог в Китае достигла 1.9 млн км, из которых 133 тыс. км приходится на платные. По прогнозам к 2020 г. протяжённость сети автодорог КНР возрастет до 3 млн км, из которых на платные скоростные магистрали будет приходиться 85 тыс. км. В результате реализации долгосрочной программы по строительству национальной системы скоростных автомобильных дорог будет создана сеть платных автомагистралей, охватывающая регион с населением в 1 млрд человек. Система скоростных автомагистралей Китая называется “Сеть 7–9–18”, по числу магистралей:

– 7 линий, расходящихся лучами от Пекина;

– 9 линий, направленных с севера на юг;

– 18 линий, направленных с востока на запад;

– 5 кольцевых линий и более 30 соединительных дорог.

Низкая стоимость строительства дорог в Китае объясняется дешевизной рабочей силы и материалов и хорошей организацией строительства. При этом в Китае ориентируются на издержки, существующие в других странах, снижают их в 2–2.5 раза и эти суммы предъявляют подрядчикам<sup>12</sup>. В России при финансировании дорожного строительства исходят из того, сколько было потрачено в прошлых периодах.

В России современные автомагистрали и скоростные автодороги практически отсутствуют. На перспективу к 2020 г. планируется построить только 3 тыс. км платных скоростных автодорог. Однако темпы строительства главной магистрали страны Москва–Санкт-Петербург не дают уверенности в том, что и эти скромные для нашей огромной страны планы будут осуществлены.

Нынешнее состояние дорог в России, их ремонт, строительство и планы по развитию дорожной сети указывают на непонимание властей роли дорожной инфраструктуры в современной цивилизации. Отставание имеющейся транспортной системы от реальных потребностей составляет 25 лет; 27% российских дорог федерального значения работают в режиме перегрузки и нуждаются в модернизации. По данным отчёта о глобальной конкурентоспособности, подготовленного экспертами Всемирного экономического форума, качество российских дорог оценивается в 2.3 балла из 7. Россия занимает по этому показателю 136-е место в мире из 144<sup>13</sup>. В то же время, при нынешней скорости передвижения грузов в России (в среднем – 9.5 км/ч), планируемые темпы строительства скоростных дорог – 12 тыс. км в течение ближайших 18 лет – это показатель консервации, а не преодоления автодорожного отставания страны. Качество проектирования автотрасс и мостовых переходов

<sup>12</sup> Дороги в Китае: <http://avtomaniya.com/site/publication-full/812>

<sup>13</sup> Российские дороги попали в десятку худших дорог в мире: <http://lenta.ru/news/2013/02/28/roads>

<sup>11</sup> Самые дорогие дороги в мире: <http://www.uznayvse.ru/interesting-facts/samyie-dorogie-dorogi-v-mire.html>

**Стоимость бензина  
и средний уровень  
доходов населения в некоторых  
нефтедобывающих странах  
(в рублях) в 2013 г.\***

Страна	Стоимость 1 л бензина АИ-95	Средний уровень дохода на душу населения
Норвегия	92.12	193 000
Великобритания	69.65	107 000
Китай	56.17	23 000
Бразилия	40.89	27 000
Канада	39.54	95 000
Аргентина	37.30	39 000
Россия	36.85	31 000
Мексика	30.56	21 000
США	28.76	151 000
Казахстан	23.37	22 000
Египет	20.22	19 000
Венесуэла	0.90	22 000

\* Источник: Субботин Ю. Овёс-то нынче не купишь. Почему в нефтедобывающей стране такое дорогое топливо // Парламентская газета, 2014. 7–13 марта.

маркетинг – 16.8%, прибыль нефтяных компаний составляет 10.1%, прибыль и доходы заправок – 6.2%. Остальное – налоги: налог на добычу полезных ископаемых (НДПИ) – 26.4%, акциз – 11.9%, НДС – 15.4%, налог на прибыль – 5.3%, то есть в сумме 59%<sup>15</sup>.

Для того чтобы понять ущербность фискальной политики государства, которая снижает покупательную способность своих граждан, следует обратиться к сравнительным данным (таблица).

Продолжающееся инфраструктурное отставание страны – это долг нынешнего поколения, который перекладывается на плечи будущих поколений россиян, что никак не соответствует декларируемыми принципам устойчивого развития.

Дальнейшее развитие экономики должно ориентироваться на конституционную задачу государства, а новая индустриализация, перестройка всех отраслей промышленности, финансовых институтов и индустрии услуг, в том числе, государственных, должны стать базой такой экономики. Основой новой индустриализации России, по нашему твёрдому убеждению, должна стать газификация и автомобилизация всей страны.

Автомобилизация страны и создание индустрии туризма и гостеприимства для сограждан и иностранных гостей сделает туристические услуги существенной доходной частью ВВП. Относительно строительства дорог у России есть исторический пример других стран, когда экономическая депрессия 1930-х гг. была преодолена в США и Германии, в немалой степени благодаря строительству новых автодорог с привлечением безработных.

Вместе с тем, реализация этих социально значимых проектов может повысить инвестиционную привлекательность как для отечественного, так и для зарубежного бизнеса. Безусловно, это не дешёвые проекты. Только возведение скоростной автомагистрали с

<sup>15</sup> Субботин Ю. Овёс-то нынче не купишь. Почему в нефтедобывающей стране такое дорогое топливо // Парламентская газета, 2014. 7–13 марта.

дов вызывает сомнение в реальности и этих скромных планов. Так, построенный в Ульяновске мост длиной 11 км через Волгу с четырьмя полосами, но без хороших дорожных подходов к нему, характеризует дорожную ситуацию здесь, как и во многих регионах страны как “золотая пуговица на рваном кафтане”<sup>14</sup>.

Изменению такой ситуации препятствует фискальная политика государства, решающая бюджетные проблемы страны за счёт своих граждан, а не эффективного управления. Жители нефтедобывающей страны поставлены в условия, унижающие их как обладателей столь богатых природных ресурсов. В структуре стоимости 1 л бензина (АИ-95) себестоимость добычи нефти составляет 6.6%, расходы на переработку – 1.3%, затраты на транспорт и

<sup>14</sup> Россию прорежет сеть скоростных трасс: <http://auto.mail.ru/article.html?id=39067>

запада на восток страны может обойтись в 3 трлн долл.<sup>16</sup> Если привлечь отечественные и зарубежные инвестиции, а также добровольные вложения населения в виде облигаций государственного займа (эта форма привлечения народных денег в значительной степени обеспечила ускоренное восстановление народного хозяйства СССР в послевоенные годы) или акций, автодорожный мегапроект окажется эффективным ускорителем отечественной экономики и средством обеспечения достойной жизни граждан.

Нобелевский лауреат Джозеф Ю. Стиглиц писал: «Сокращение ассигнований на инвестиции в инфраструктурные проекты, образование и передовые технологии замедляет экономический рост»<sup>17</sup>. По мнению П.П. Бородин, создание современной транспортной системы – единственный выход России из экономического кризиса, обеспечит её великое транспортное будущее<sup>18</sup>.

Сравнивая темпы газификации населения и промышленности в газодобывающем Азербайджане и темпы строительства автодорог как единой инфраструктуры в Китае, приходится констатировать факт о необходимости развёртывания догоняющей модернизации народного хозяйства России. Постепенное понимание этого происходит и у руководства страны. Отмечая неэффективность резервного фонда и фонда национального благосостояния, министр экономического развития А. Улюкаев подчёркивал: «Аккумуляция средств налогоплательщиков в любого рода накопительных фондах – это прямой вычет из текущего национального потребления и инвестиций... При вложении в долгосрочные инвестиционные проекты риски вполне умеренные, а доходность относительно высока. Кроме того, решаются серьёз-

ные проблемы транспортной и энергетической инфраструктуры»<sup>19</sup>.

Это только два звена, за которые можно вытянуть всю цепь экономики, заинтересовать малый и средний бизнес, повысить уровень внутренней трудовой миграции, вырвать из застоя водный транспорт, восстановить местные и межрегиональные воздушные сообщения. Это даст возможность создать на новой научно-технической основе современные отрасли машиностроения, приборостроения, отечественного судостроения, автомобилестроения, авиационной промышленности.

Реализация столь масштабных проектов затронет всю экономику, создаст внутренний рынок как основу благосостояния государства. «Это путь не только опоры на высокие технологии, но и путь создания высокоразвитого национального капитализма. Взлёт Японии начался тогда, когда она стала ориентироваться на внутренний рынок, стала увеличивать его ёмкость, что в свою очередь явилось мотором развития внутреннего производства», – подчёркивал академик Н.Н. Моисеев<sup>20</sup>. Это тем более важно в нынешней сложной геополитической обстановке введения антироссийских санкций со стороны США и Евросоюза.

Таким образом, крупный инфраструктурный проект в сотрудничестве с Китаем, странами БРИКС, ЕВРАЗЭС с использованием китайских технологий скоростного строительства автодорог и дешёвой рабочей силы (трудоустройство мигрантов) позволит переместить экспортные поставки углеродного энергетического сырья на внутренний рынок, даст толчок развитию промышленности строительных материалов, транспортного машиностроения, позволит оживить малый и средний бизнес, обеспечит населению достойный уровень качества жизни.

<sup>16</sup> Бородин П. Великое транспортное будущее // Известия, 9.10.09.

<sup>17</sup> Доклад Стиглица. О реформе международной валютно-финансовой системы: уроки глобального кризиса. Доклад Комиссии финансовых инспекторов ООН. М.: Междунар. отношения, 2010.

<sup>18</sup> Бородин П. Великое транспортное будущее // Известия, 9.10.09.

<sup>19</sup> Улюкаев А. Идеологическая конструкция государства – рантье не для России: <http://www.vedomosti.ru/opinion/news/31833171/kak-sohranit-bogatstvo#ixzz39g7BNCaW>

<sup>20</sup> Моисеев Н.Н. Россия на перепутье // Культура, 20 августа 1994.