

DOI: 10.38197/2072-2060-2024-250-6-89-104

ТРАНСПОРТНАЯ СВЯЗАННОСТЬ СТРАНЫ КАК КЛЮЧ К МОДЕРНИЗАЦИИ РОССИИ¹

TRANSPORT CONNECTION OF THE COUNTRY AS A KEY TO RUSSIA'S MODERNIZATION



КУЗНЕЦОВ АЛЕКСЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ

Институт научной информации
по общественным наукам Российской академии
наук (ИНИОН РАН), директор и главный
научный сотрудник, член-корреспондент
РАН, д.э.н.

ALEXEY V. KUZNETSOV

Institute of Scientific Information for Social
Sciences of the Russian Academy of Sciences,
director and chief researcher, corresponding
member of the Russian Academy of Sciences,
Dr. Sc. (Econ.)

¹ Статья подготовлена по материалам доклада на Научном форуме «Абалкинские чтения», 18 сентября 2024 г., г. Москва.

АННОТАЦИЯ

В статье отмечается, что для успешной модернизации современной России нужна программа решения масштабной задачи с мультипликативным эффектом, подобная электрификации плана ГОЭЛРО, а именно – резкого повышения транспортной связанности страны. Программа должна включать создание скоростного сообщения между крупными городами страны за пределами зоны тяготения Москвы, параллельное развитие средств связи, включая интернет вдоль железнодорожных и автомобильных магистралей, подъем соответствующих отраслей отечественного машиностроения. Это создаст и новые конкурентные преимущества России во внешнеэкономических связях.

ABSTRACT

The article notes that for the successful modernization of modern Russia, a program is needed to solve a large-scale problem with a multiplier effect, similar to the electrification of the GOELRO plan, namely, a sharp increase in the country's transport connectivity. The program should include the creation of high-speed communications between major cities of the country outside the gravitational zone of Moscow, the parallel development of communications facilities, including the Internet along railways and highways, and the rise of relevant branches of domestic engineering. This will also create new competitive advantages for Russia in foreign economic relations.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Модернизация России, масштабная общенациональная программа, пространственное развитие, транспортная связанность, высокоскоростные магистрали.

KEYWORDS

Modernization of Russia, large-scale nationwide program, spatial development, transport connectivity, high-speed highways.

Существует огромное множество работ, посвященных модернизации. Ряд ученых обсуждают пути кардинальной трансформации всего общества, другие делают акцент на технологических преобразованиях. В современной России давно и довольно активно ведутся разговоры о модернизации. С одной стороны, речь может идти о завершении фундаментального долгосрочного процесса, начавшегося еще в Российской империи — в смысле энциклопедического определения модернизации, то есть процесса перехода от традиционного к современному типу социальной организации, к обществу модерна. Однако надо признать, что модернизация общества в России в целом завершилась к середине XX века. Разумеется, можно говорить о каких-то незавершенных процессах, но это весьма дискуссионное пространство (например, в части возрождения интереса к религии и т.д.).

С другой стороны, можно рассуждать исключительно о существенных экономических преобразованиях, которые позволили бы России изменить структуру экономики в пользу большей роли отраслей с высокой добавленной стоимостью, причем на фоне заметного роста общего благосостояния и качества жизни всех слоев общества. Правда, надо учитывать, что нельзя ограничиваться лишь технологической модернизацией в технократическом духе, ликвидируя отставание России от ведущих экономических держав — требуется также завершение общественных процессов, мешающих такой модернизации (например, рост предпринимательской инициативы во все еще традиционалистском обществе).

Однако в XXI веке в России достигнуто мало заметных результатов. С началом СВО на Украине ситуация только

обострилась. Относительно успешно завершив первый этап адаптации к новым внешним шокам, по мнению немалого количества отечественных экспертов-экономистов, Россия должна теперь решать задачу «проведения комплекса активных мероприятий, направленных на модернизацию экономики и общества в условиях нарастания ограничений развития» [8]. Однако даже в таком достаточно узком смысле модернизация нужна продуманная, учитывающая интересы всех слоев общества. Ведь первая экономическая модернизация, которая была проведена на рубеже XIX–XX веков в Российской империи, хотя и продемонстрировала большие успехи, смогла вовлечь в свои процессы лишь примерно треть населения [5], что привело в итоге к революции и гражданской войне, которые сопровождались глубоким экономическим спадом.

Новый план масштаба ГОЭЛРО

На наш взгляд, мало повторять в целом хорошо известные специалистам установки типа «реализации потенциала экономического роста на основе создания инфраструктурного и потребительского „каркаса” российской экономики», повышенного внимания к инновационному развитию «в рамках структурно-технологической трансформации» с неременной настройкой «финансовой системы на финансирование экономического роста» [8, с. 9–13]. В огромной стране со специфической в силу известных исторических процессов политической системой и борьбой самых разных групп экономических интересов, по нашему мнению, требуется не просто реализация грамотной экономической политики, но ее привязка к какой-то стержневой и достаточно доступной для понимания населением идее развития.

По сути, речь должна идти не о точечных или частичных процессах (типа возрождения отечественного машиностроения или цифровизации всех сфер жизни), а о пресловутой «национальной идее», только найденной не политологами, а выведенной из анализа реальной специфики российской экономики и российского социума, то есть формулирования жизнеспособной национальной модели развития.

В начале 2025 г. исполняется 105 лет публикации брошюры Г.М. Кржижановского [2], которая положила начало реализации плана ГОЭЛРО, фактически означавшего каркас для второй, советской модернизации экономики, охватившей уже всю страну. До ленинской фразы про советскую власть и электрификацию всей страны, порождавшей шутки в последние годы существования СССР, был авторский эпиграф Г.М. Кржижановского — «Век пара — век буржуазии, век электричества — век социализма». При этом его исходный научно-публицистический труд от дореволюционных рассуждений энергетиков о необходимости ускоренной электрификации страны или специалистов пространственного развития о важности районирования для ускорения развития экономики огромного государства отличался конкретикой, которую смогли усовершенствовать уже коллективы советских специалистов, когда идея развития была взята на вооружение политиками-практиками. Фактически Г.М. Кржижановский отталкивался от решения проблемы дефицита энергоресурсов из-за потери части угольных месторождений и внешних ограничений для внешней торговли молодой Советской России, причем опора на торф рассматривалась как отказ от истребления лесов на дрова. Специфика торфоразработок обуславливала строительство районных электростанций, линий электропередачи. Реше-

ние вопросов сезонной занятости, долгосрочного перераспределения трудовых ресурсов и многих других задач. При этом для обоснования использовался и передовой опыт Германии — более развитой индустриальной державы.

На наш взгляд, в нынешней России стержневой идеей модернизации могла стать ускоренная программа повышения транспортной связанности страны. Идея важности развития транспорта для модернизации не нова, причем на всех ее этапах в России — и первичной имперской, и вторичной советской, и современного «углубления» модернизации [3]. Скорее, в российской транспортной науке нет масштабной фигуры, подобной Г.М. Кржижановскому в энергетике первой половины XX в. — если ориентироваться на данные РИНЦ, в основном у нынешних специалистов доминируют статьи с мелкотемьем для отчетности, а глобальные темы решаются нередко на поверхностном уровне аспирантами. Тем не менее это не отменяет того факта, что резкое изменение транспортной ситуации в России свяжет региональные рынки сбыта продукции и кардинально трансформирует внутренние миграционные потоки, а для достижения соответствующих задач придется не только развивать сопутствующие современные отрасли сферы услуг (например, телекоммуникации), но и возродить весь комплекс обрабатывающей промышленности.

Если выбирать исходную проблему, то в России низкие скорости передвижения по железным и автомобильным дорогам. Именно по этой причине страна кажется такой большой. Например, расстояние «по прямой» между Шанхаем и Чунцином (двумя из четырех городов центрального подчинения в Китае) составляет около 1450 км, при том что в России расстояние между Новосибирском и Екатеринбург-

гом (они занимают в нашей стране по численности населения 3-е и 4-е места соответственно) — около 1400 км. Только на поезде расстояние между Шанхаем и Чунцином пассажир преодолевает за 11,5 часов, а между Новосибирском и Екатеринбургом — за 20 часов. В Марокко из крупнейшего города и порта Касабланки в расположенный примерно в 320 км к северу пятый по значению город страны и также важный порт Танжер на поезде можно доехать за 2 часа 10 мин., тогда как два крупнейших волжских города Казань и Нижний Новгород (5-й и 6-й по численности населения в России) по прямой разделяют 324 км, но на поезде пассажир будет ехать 6 часов (правда, на автомобиле можно добраться за 5,5 часов против тех же 6 часов на машине между двумя указанными городами в Африке). Проблема российских железных дорог в их тихоходности. Если в 1913 г. различие между конструкционной скоростью и скоростью доставки составляло около 50 км/ч, то в 2018 г. — около 95 км/ч. Это свидетельствует о существенных резервах повышения скоростной эффективности грузовых перевозок [4, с. 20]. Из-за разных систем тяги в России возникают большие межоперационные простои на станциях даже в скоростном пассажирском сообщении. Так, фирменный поезд Москва — Архангельск дважды стоит минимум по полчаса, наблюдается и резерв удлиненных стоянок рядом, так как сначала меняют в Данилове (Ярославская обл.) электровозы постоянного тока на электровозы переменного тока, а потом на станции Обозерская (Архангельская обл.) — на тепловозы (дорога на Архангельск не электрифицирована). На этом маршруте путь из Ярославля в Вологду (соседний областной центр) занимает обычно более 3,5 часов на поезде, из которых 34–35 мин. стоят в Данилове. При этом иногда движе-

ние по автодорогам еще медленнее — например, из Москвы в центр самой небогатой области Центральной России Иваново на машине даже ночью без пробок ехать 4 часа 30 мин., тогда как поезд преодолевает расстояние за 3 часа 40 мин.

Дополнительной проблемой российских дорог является отсутствие современной связи — путешественники или грузовой транспорт не только передвигаются на скоростях середины прошлого века, но и погружаются в XX век благодаря отсутствию мобильной телефонной связи и доступа в сеть Интернет. В России в большинстве поездов отсутствует WiFi, а имеющийся сервис также часто оказывается «не на высоте». Нет мобильной связи и при езде почти по всем автотрассам федерального значения за пределами городов — так, даже на трассе М9 «Балтия» десятки километров нет сигнала МТС или Билайн. Качество дорожного полотна на региональных трассах общеизвестно, а это означает, что даже простая проблема с колесом может стать серьезным вызовом для автомобилиста. Таким образом, развитие железных дорог и строительство современных автомагистралей должно в России сопровождаться качественным повсеместным улучшением средств связи.

КАКАЯ ИМЕННО СВЯЗАННОСТЬ ДОРОГ НУЖНА РОССИИ ИЛИ СОЗДАНИЕ МОСКОВСКО-ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕГАПОЛИСА

Судя по заявлениям лоббистов, которые агитируют только за высокоскоростную железнодорожную магистраль (ВСЖМ) Москва — Санкт-Петербург, заявляя о неконкурентоспособности пассажирских железнодорожных перевозок на дальние расстояния по сравнению с авиационным транспортом, они в принципе не пытаются оценивать пассажирские потоки между промежуточными остановками

на больших магистралях, идущих из Центральной России на Юг, в Поволжье, на Урал и в Сибирь. Не случайно возведение высокоскоростной железнодорожной магистрали из Москвы до Екатеринбурга опять отложено на годы, хотя эту идею озвучивал даже президент страны В.В. Путин. Когда в 1964 г., то есть более 60 лет назад, в Японии открылась первая линия ВСЖМ «Токайдо Синкансэн» от Токио до Осаки, поезда ходили со скоростью немногим более 200 км/ч (хотя и сейчас в России средняя скорость движения пассажирского поезда между городами-миллионниками редко превышает 60–70 км/ч, а поезда разгоняются максимум до 100–120 км/ч, будь то линия Самара—Уфа или Екатеринбург—Казань). При этом, однако, японский поезд делал остановки (в частности, еще в двух городах-миллионниках — Нагоя и Киото; после удлинения маршрута вдвое до Фукуока появились также остановки в Окаяма и Хиросима). В наши дни восемь перегонов (включая два в Токийской городской агломерации) суммарной длиной свыше 1 тыс. км поезд преодолевает меньше чем за 5 часов.

Транспортная связанность рынков обусловлена скоростью доставки товаров, а значит — и рисунком территориального размещения производств, использованием эффекта масштаба. Влияет развитие транспорта и на характер маятниковых миграций людей. При этом не только ведущие постиндустриальные державы, но и успешные развивающиеся страны уже отказываются от чрезмерной ориентации всех потоков на «центральные» места. Например, Китай в развитии своих масштабных городских наагломерационных объединений (*chengshiqun*) начинает ориентироваться на кластерный подход. Фактически в КНР создается восточный аналог американских и западноевропейских ме-

галополисов — прежде всего Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй (сокращенно Цзин — Цзинь — Цзи), кластер дельты реки Янцзы (чтобы рассредоточить потоки от Шанхая), регион Большого залива Гуандун — Гонконг — Макао [6].

В это же время в России, где под новогодние праздники принимается Стратегия пространственного развития до 2030 г., провозглашающая среди прочего развитие единой сети опорных населенных пунктов (числом более двух тысяч), параллельно начинаются работы по строительству ВСЖМ между Москвой и «Северной столицей» (более употребляемым становится сокращение ВСМ-1). Это ознаменует появление Московско-Петербургского мегалополиса. По сообщениям СМИ, открытие пассажирского движения ожидается к 2028 г., в сутки будет курсировать более 40 поездов (разгоняясь до 360–400 км/ч), затраты только государства (Фонда национального благосостояния, региональных бюджетов) превысят 0,5 трлн руб. (по-видимому, будут равняться почти половине всех расходов страны на фундаментальную науку за рассматриваемый период). А ведь и кредиты на ВСЖМ выделяют в основном банки, подконтрольные российскому государству (общее финансирование, включая деньги частных инвесторов, будет приближаться к 2 трлн руб.). Основной аргумент в пользу новой трассы — это текущий пассажиропоток и общий тренд на рост агломерации города Москвы. То есть имеет место сугубо вульгарный либеральный подход: мы развиваем то, что здесь и сейчас может дать прибыль. Причем это не полноценный рыночный подход, так как в нем отсутствуют долгосрочные прогнозирование и планирование регионального развития.

В итоге благодаря ВСЖМ федеральный чиновник или успешный бизнесмен будет из своей квартиры в пределах

Садового кольца г. Москвы до особняка в поселках на берегу Финского залива добираться за 4 часа — нередко столько же тратит в выходной день в пробках простой москвич из спального района, отправляясь с подмосковной дачи на «второй бетонке» домой. Не очень, правда, понятно, какое отношение все это имеет к модернизации российской экономики и уж тем более как сочетается со стратегией пространственного развития. Более того, нынешние поезда «Сапсан», связывающие Москву и Санкт-Петербург, обеспечивают приемлемые комфорт и скорости (при том что цены на билеты в поездах ВСЖМ будут явно выше). Действительно, 4-часовая поездка проходит при средней скорости (с учетом остановок) 160 км/ч — лишь чуть быстрее движется поезд, например, из Берлина в Гамбург и даже медленнее движение состава из Милана через Рим в Неаполь (расстояние в 650 км там поезд преодолевает за 4,5 часа).

Очевидно, что создание Московско-Петербургского мегалополиса, центры которого свяжет ВСЖМ (и уже связала платная скоростная автомагистраль для представителей «среднего класса»), усугубит миграционный приток со всей страны. Мы не будем здесь подробно писать о разрушении исторического облика Москвы (о ежегодном уничтожении многочисленных памятников архитектуры — от XVIII–XIX века до выдающихся сооружений советского модернизма — постоянно пишут в изданиях по архитектуре и краеведению), ухудшении экологической ситуации вследствие вырубки деревьев и транспортных пробок, проблемах безопасности, особенно для жилых домов в 30–50 и более этажей. Есть и немалые экономические издержки высокой концентрации населения в одной сверхкрупной городской агломерации.

Все рассуждения о мультипликативном эффекте ВСЖМ Москва — Санкт-Петербург для развития, например, отечественного производства, не выдерживают критики, поскольку речь о том, чтобы вообще не строить в России высокоскоростные магистрали, не идет. Однако куда целесообразнее связывать города Урало-Поволжья, где пока движение поездов соответствует уровню середины XX века.

РАЗВИТИЕ СОБСТВЕННОГО СОВРЕМЕННОГО ТРАНСПОРТА — ЕЩЕ ОДНА ВОЗМОЖНОСТЬ УКРЕПЛЕНИЯ ПОЗИЦИЙ РОССИИ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ РЫНКАХ

В завершение необходимо отметить, что, помимо развития национальной экономики, накопление опыта строительства современных магистралей позволит российским компаниям выходить на новые рынки инфраструктурных проектов и за рубежом. К сожалению, в 2000–2010-е гг. время было в основном безнадежно упущено. Например, в Африке, где в 2008 г. ОАО «РЖД» приступило к воссозданию железной дороги в Ливии (впоследствии проект стал жертвой гражданской войны), в последние примерно 15 лет резко усилилась экспансия Китая и свободных ниш почти не осталось, хотя еще совсем недавно для потенциальных инвесторов были открыты десятки стран [1, рис. 1]. Тем не менее опыт Турции и Франции показывает, что некоторые ниши еще остаются, но для этого надо уметь конкурировать с Китаем, предлагая иные подходы в части обучения кадров, найма персонала и др. Есть определенные возможности в Азии и других странах глобального Юга. К сожалению, пока большинство проектов ОАО «РЖД» в дружественных странах находятся на стадии согласования или оказались (как в случае, например, Ин-

донезии) провальными. Хотя есть, разумеется, и успешные примеры, в частности, в Сербии и Иране.

Отдельного внимания заслуживает международное сотрудничество по развитию транспортных проектов. На наш взгляд, как и в отраслях добывающей и обрабатывающей промышленности, сотрудничество российских прямых инвесторов с зарубежными (особенно европейскими) партнерами по совместным проектам отчасти поможет преодолеть санкционные барьеры на пути доступа к технологиям. К сожалению, появление в 2022–2024 гг. в сфере НИОКР для России множества новых препятствий — очевидная реальность [7, с. 118–120].

Однако необходимо учесть, что не всегда успешная работа на внутреннем рынке способствует выходу отечественных компаний за рубеж — вопреки общей логике развития ТНК как раз российские строительные фирмы чувствуют себя комфортно на родине, очень редко реализуя инвестиционные проекты или даже простые контрактные работы за рубежом. Например, бум строительства метрополитена в Москве не привел к большой активизации АО «Мосметрострой» за рубежом, хотя рынки возведения подземных путей в крупнейших городах мира, равно как и горных туннелей на скоростных железных дорогах, огромны. Сейчас можно отметить лишь работу в Сербии (в начале 2010-х гг. был успешный проект в Израиле, за которым последовала неудача в индийском Ченнаи). Тем не менее на этом фоне еще хуже ситуация в сфере возведения автодорог — почти полное отсутствие в России производителей качественных автодорог наглядно отражается в отсутствии в стране строительных компаний с заказами по возведению автотрасс за рубежом (в отличие от китайских или европейских ТНК в этой отрасли).

Более активный выход на внешние рынки в сфере инфраструктурного строительства заставит российский бизнес и власти более тесно взаимодействовать в части страхования политических рисков, предоставления экспортных кредитов, обеспечения необходимой информационно-консультационной поддержки (в том числе путем привлечения специалистов из научной сферы). По определению более конкурентная в сравнении с возведением транспортной инфраструктуры среда нефтегазового сектора, металлургии и телекоммуникаций — основных российских прямых инвесторов в 2000–2010-е гг. — не позволила государству начать играть подобающую роль в поддержке экспансии конкурентоспособных отечественных компаний на зарубежных рынках.

Таким образом, как и в случае с ГОЭЛРО в прошлом веке, когда идея замены дров в быту и дефицитных углеводородов на производстве на торф на электростанциях, соединенных линиями электропередач, позволила «раскрутить клубок» для полной перестройки всех принципов экономического развития Советской России и начала кардинальной модернизации экономики, так и борьба с низкими скоростями на старых дорогах России может стать «национальной идеей», которая благодаря мультипликативным эффектам позволит достигнуть впечатляющего результата.

Библиографический список

1. Володина М.А. Развитие железнодорожных магистралей на Африканском континенте – фактор международного сотрудничества или соперничества? // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. — 2024. — Т. 17. — № 3. — С. 202–220.

2. Кржижановский Г. Основные задачи электрификации России. — Москва: Государственное издательство, 1920. — 51 с.
3. Мачерет Д.А. Транспорт и модернизация: теоретические аспекты взаимного влияния // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. — 2021. — № 3 (94). — С. 3–8.
4. Мачерет Д.А., Разуваев А.Д. Экономическое значение трендов скоростей в грузовом движении // Экономика железных дорог. — 2020. — № 2. — С. 16–27.
5. Миронов Б.Н. Модернизация имперская и советская // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. — 2018. — Т. 63. — Вып. 1. — С. 54–82.
6. Петушкова В.В. Урбанизация КНР: от мегаполисов к сверхгородам // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. — 2024. — Т. 17. — № 3. — С. 89–109.
7. Положихина М.А., Коровникова Н.А. Российская наука под санкционным давлением: новые риски и возможности развития // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. — 2023. — Т. 16. — № 5. — С. 113–128.
8. Широков А.А. и др. Россия 2035: новое качество национальной экономики // Проблемы прогнозирования. — 2024. — № 2. — С. 6–20.

References

1. Volodina M.A. Razvitie zheleznodorozhnyh magistralej na Afrikanskom kontinente — faktor mezhdunarodnogo sotrudnichestva ili sopernichestva? // Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law. — 2024. — Vol. 17. — № 3. — DOI: 10.31249/kgt/2024.03.11.
2. Krzhizhanovskij G. Osnovnye zadachi jelektrifikacii Rossii. — Moscow: Gosudarstvennoe izdatel'stvo, 1920. — 51 P.
3. Macheret D.A. Transport i modernizacija: teoreticheskie aspekty vzaimnogo vlijanija // Transport Rossijskoj Federacii. Zhurnal o nauke, praktike, jekonomike. — 2021. — № 3 (94). — P. 3–8.

4. Macheret D.A., Razuvaev A.D. Jekonomicheskoe znachenie trendov skorostej v gruzovom dvizhenii // Jekonomika zheleznyh dorog. — 2020. — № 2. — P. 16–27.
5. Mironov B.N. Modernizacija imperskaja i sovetskaja // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Istorija. — 2018. — Vol. 63. — Issue. 1. — P. 54–82. — DOI: 10.21638/11701/spbu02.2018.104.
6. Petushkova V.V. Urbanizacija KNR: ot megapolisov k sverhgorodam // Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law. — 2024. — Vol. 17. — № 3. — P. 89–109. — DOI: 10.31249/kgt/2024.03.05.
7. Polozhihina M.A., Korovnikova N.A. Rossijskaja nauka pod sankcionnym davleniem: novye riski i vozmozhnosti razvitija // Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law. — 2023. — Vol. 16. — № 5. — P. 113–128. — DOI: 10.31249/kgt/2023.05.07.
8. Shirov A.A. et al. Russia 2035: The New Quality of the National Economy // Studies on Russian Economic Development. — 2024. — Vol. 35. — № 2. — P. 161–170. — DOI: 10.1134/S1075700724020151 (in English).

Контактная информация / Contact information

Институт научной информации по общественным наукам Российской академии наук (ИНИОН РАН)

117418, г. Москва, Нахимовский проспект, д. 51/21

Institute of Scientific Information for Social Sciences of the Russian Academy of Sciences

117418, Nakhimovsky Avenue 51/21, Moscow, Russian Federation

Кузнецов Алексей Владимирович / Alexey V. Kuznetsov

kuznetsov@inion.ru