

Найти ответ на «простой вопрос»

Среди множества аспектов и вариантов решений известной проблемы «Как нам обустроить Россию?» транспортная связанность занимает, пожалуй, одно из ведущих мест на протяжении всей отечественной истории. Процесс обеспечения транспортной связанности, как правило, сопряжен с двумя большими группами вопросов:

1) какова должна быть транспортная система, способная преодолеть «гнет пространства» и надежно соединить различные территории обширной страны;

2) как обеспечить ее эффективное функционирование (при этом подразумевается организация взаимодействия не только различных видов транспорта, но и взаимодополняющих видов деятельности, прежде всего – экспедиторско-логистического сегмента).

А объединяет обе эти группы ответ на два ключевых вопроса – что является приоритетом и как можно обеспечить его достижение на протяжении определенного периода времени. Так, во второй половине XIX века при обсуждении направлений развития торговли России в Азии было справедливо отмечено, что: «...Прямая, единственно разумная мера – есть непосредственная заботливость о собственных фабриках, выражаемая не субсидиями или контролем производства, которое у нас имеет те же технические средства достигнуть совершенства, какие имеет иностранная промышленность, – а улучшением путей сообщения от рынков сбыта сырья до фабрик и от фабрик до места сбыта мануфактурных изделий. Так что вопрос в простой форме, состоит не в том, чтобы затруднить иностранную торговлю, иностранный сбыт, а в том чтобы облегчить собственную торговлю, устраняя все, что мешает ее развитию»¹.

Вместе с тем содействие развитию отечественной торговли и экономики связано как с мерами стратегического характера, т.е. долгосрочными, выходящими за рамки обычных представлений о сроках окупаемости проектов, так и с мерами текущего и среднесрочного планов, полностью принимающими во внимание данные обстоятельства.

¹ Шаеров Н. О путях для торговли России с Азией. Доклад, представленный в Общество для содействия русской промышленности и торговли. Санкт-Петербург, 1873. 86 с. [С. 50].

Вполне вероятно, если бы при подготовке и принятии решения о строительстве Великого Сибирского Пути (Транссиба) была ориентация только на «стандартную окупаемость инвестиций», этот проект никогда не был бы реализован. В том-то и дело, что в основе его оценки лежало понимание тех возможностей, которые может дать, с одной стороны, сооружение железнодорожного пути из Европы в Азию, а, с другой – тот потенциал пространства, который может быть реализован в интересах отечественной экономики. Если по первому пункту государство взяло на себя основные риски, то по второму оно сформировало систему вовлечения в процесс освоения пространства как промышленного и торгового капитала, так и огромных масс крестьян-переселенцев. Соединение данных двух обстоятельств и обеспечило колоссальный синергетический эффект проекта Великого Сибирского Пути².

Примечательно, что Транссиб строился за счет государственных средств и внешних займов, которые были взяты под государственные гарантии и обязательства. К сожалению, в современной России возобладали противоположный подход – золотовалютные резервы были вложены в ценные бумаги и финансовые активы за рубежом. На создание реальных транспортных (в том числе) активов, имеющих долгосрочный (непреходящий) характер, правительство современной России в предыдущие годы так и не решилось.

² «Сибирь, благодаря дарованной ей величайшей в мире железной дороге – призвана в новой лучшей жизни.

Наш золотой фонд достиг громадной суммы миллиарда трехсот пятнадцати миллионов рублей, кроме 317 мил. золотой и серебряной монеты, находящейся в обращении. Одновременно с этим постройка нашей Сибирской дороги, стоящей чуть ли не одну треть этого наличного золотого фонда, скоро будет доведена до конца.

Прочность этого благотворительного паритета никакими искусственными мерами государство не в состоянии обеспечить. Да и нельзя этого требовать, как нельзя, например, продолжать упорно эксплуатировать дорогу, лишив ее перевозки грузов и пассажиров. Здесь требуется живая деятельность всего организма, как предпринимателя, и притом деятельность самостоятельная – независимая. Тогда только наше золотое обращение будет прочным, когда в его первооснову ляжет могучее развитие производительных народных сил.

Всем известно, как велики затраты государственной казны для наших отдаленных окраин в ущерб интересам центральных наших губерний. Вот почему весь Восток России, вся Сибирь должна бы сама пойти с помощью навстречу государству, и зорко следить, дабы не пропали у нас даром ни одни человеческие руки, чтобы мы все как один человек, явились достойными гражданами и защитниками наших государственных интересов и действительными тружениками на общее наше благо, неся верную, горячую службу Престолу и Отечеству.

Сибирь, как организм, в настоящее время уже созревший, призвана в новой самостоятельной жизни» (*Краевский П. С.-Г.* Мировая -Транзитная Сибирская железная дорога. Сообщение, сделанное в Собрании Инженеров Путей Сообщения, 8 марта 1897 года. Иркутск, 1898. 84 с.[С. 50]).

Одним из примеров этой нерешительности является проект «Белкомур», процесс продвижения которого отчетливо демонстрирует отсутствие видения стратегических приоритетов пространственного развития страны, а также служит примером неприменимости классического проектного подхода с акцентом на «приемлемую» окупаемость инвестиций в текущем периоде (см. статью Арильда Му). Меры, связанные с развитием и поощрением экономической деятельности в зоне влияния дороги, или не рассматривались вовсе или не были должным образом проработаны. Вполне ожидаемо, что подобные нерешительность и неопределенность не стали тайной для потенциальных китайских партнеров, которые в конечном счете «спустили проект на тормозах».

Отметим, что данному проекту (в различных его модификациях) уже более... 140 лет³. Но если в начальный период нерешительность государства вполне объяснима – шло обсуждение проекта Великого Сибирского Пути, то в наше время в период интенсивного обсуждения «Белкомура» не было (да, пожалуй, нет и сейчас) сколь-нибудь значимых общенациональных транспортных инфраструктурных проектов стратегического характера (несмотря на немалый пакет «национальных проектов» самой разной направленности).

На примере проекта «Белкомур» весьма интересно и наглядно проявились роли различных вовлеченных в него сторон. Если на федеральном уровне проект поддерживался довольно пассивно, прежде всего, исходя из его потенциального геостратегического значения, то активная роль регионов – Архангельской области и Ненецкого АО – определялась жизненной необходимостью придания нового импульса развитию экономики и социальной сферы. При этом, однако, безмолвствует важнейший участник – бизнес. Причина более чем банальна – со стороны государства (на федеральном уровне) ни ясного запроса на его участие, ни определенности по формам поддержки проектов в зоне влияния проектируемой дороги так и не было высказано.

Аналогичная ситуация в настоящее время наблюдается и в восточном «крыле» транспортной системы России – в Сибири и на Дальнем Востоке

³ «Устранить случайности и сделать торговые сношения богатой Западной Сибири с Европою постоянными возможно лишь проведением железной дороги от одного из пунктов, лежащих в низовьях р. Оби, до пункта Северного океана, находящегося вне пределов плавания льда. Удобнейшими конечными пунктами такой дороги должны считаться со стороны реки Оби – устье р. Войкара и со стороны Северного океана – Хайпудырская губа». (*Голохвастов А.Д.* Обская железная дорога. Сибирское Общество Торговли и Обской Железной Дороги. Санкт-Петербург, 1881. 44 с. [С. 4]).

(статья П. А. Лавриненко и К. В. Янкова). Препятствием для реализации новых стратегически важных транспортных проектов является как неопределенность условий их реализации, так и отсутствие видения роли транспорта в решении проблем социально-экономического развития территорий. Последнее особенно касается высокоскоростных железнодорожных магистралей на Востоке страны – без них невозможно развитие активной и эффективной кооперации научно-индустриальных центров юга макрорегиона.

Свободному перемещению грузопотоков, развитию бизнеса в сфере транспортно-экспедиторских услуг в немалой степени препятствует прескриптивный (предписывающий) характер регулятивных норм и правил. Попытки компенсации недостатков институциональной системы регулирования товаротранспортной деятельности за счет развития систем цифрового мониторинга только процессов транспортировки грузов (в рамках, например, системы «Платон») не могут претендовать на роль комплексных решений (статья И. И. Батищева, М. А. Низова, И. А. Можайской). Как следствие, наличие значительного «теневого» рынка в сфере автомобильных перевозок, превалирующее монопольное ценообразование на услуги в аэропортах (статья Д. М. Гринева).

Ответ на «простой вопрос» состоит в развитии и реализации на деле комплексного подхода к решению проблем перемещения в пространстве товаров и услуг – от обеспечения взаимосвязи проектов развития транспортной инфраструктуры с развитием отечественных производителей, поставщиков и получателей грузов и до формирования современного гибкого экспедиторско-логистического сегмента (интервью Д. Н. Никитина). Так, опыт АО «Евросиб» показывает, что ясная и непротиворечивая система взаимодействия экспедиторов и логистов является основой не только устойчивого функционирования транспортной отрасли в текущем времени, но и фактором поступательного ее развития на годы вперед.

Ключевыми направлениями работы по формированию современного транспортно-логистического сектора в РФ являются «комплексность» и «взаимодействие» всех вовлеченных в процесс товародвижения сторон. Связанность и социально-экономически приемлемая транспортная доступность территории – важнейшие условия экономического суверенитета и устойчивости развития страны в целом

Главный редактор «ЭКО»



КРЮКОВ В. А.