

УДК 32
ББК 66.0

А.В. Шалак
*доктор исторических наук, профессор,
Байкальский государственный университет
экономики и права*

ПОЛИТИЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ КОММУНИКАЦИОННЫХ ОСНОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

Рецензируется монография В.И. Якунина «Политология транспорта». Исследуются подходы автора к рассмотрению политических аспектов развития коммуникаций. Оценивается значение коммуникационных основ экономического развития.

Ключевые слова: развитие коммуникаций, концепция транспортного развития, транспортная инфраструктура, транспортная геополитика.

A. V. Shalakh
*Doctor of History, Professor,
Baikal State University of Economics and Law*

POLITICAL DIMENSION OF THE COMMUNICATION BASICS IN ECONOMIC DEVELOPMENT

The author reviews V. Yakunin's monograph «Politics of transport». The article investigates Yakunin's approaches to consideration of political aspects in the development of transportation links. The author appraises significance of the communication basics in economic development process.

Keywords: development of transportation links, concept of transport development, transport infrastructure, transports geopolitics.

Историография транспорта, в сравнении с другими секторами народного хозяйства, представлена весомых списком работ различного жанра. В последние годы активно подключились к разработке темы политологи. Такое внимание к коммуникаци-

онным основам экономического развития в условиях глобализации выглядит вполне естественным. Развитие коммуникаций всегда имело основополагающее значение для контроля над пространством, укрепления связи между регионами, способствовало усилению экономических и торговых отношений, быстрой переброске ресурсов в различных направлениях. Коммуникации стягивают пространство государства и обеспечивают его мобильность. Эта взаимозависимость развития экономики, демографического освоения территории с уровнем развития коммуникаций имеет первостепенное значение для контроля за пространством и обеспечением национальной безопасности. В XXI в. коммуникации вместе с человеческим капиталом являются основой развития. Только те государства, которые имеют развитые коммуникации, способны контролировать движение людей, армий, товаров, капиталов, идей.

Работа В.И. Якунина «Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития» в этом смысле интересна тем, что ее автор является президентом ОАО «Российские железные дороги», то есть напрямую причастен к определению стратегии развития этой важнейшей транспортной отрасли*. В то же время он — доктор политических наук, имеет ряд работ, в которых анализируются актуальные проблемы российской государственности [2; 3; 4; 5]. В монографии предложен междисциплинарный подход к анализу формирования государственной политики транспортного развития. Транспорт, являясь технократической структурой, вместе с тем выступает важнейшим инструментом политического процесса, геополитического развития страны. Автор особо подчеркивает, что в стране, простирающейся на 11 часовых поясов, роль и значение транспорта с неизбежностью входят в поле политики. Этому способствует и включение России в мирохозяйственные связи, глобальную конкуренцию за грузопассажирские потоки.

Оставим, в данном случае, в стороне вопрос, насколько корректно сформулировано название работы. Не вдаваясь в теоретические аспекты проблемы, отметим, что претензии автора на определение методологических основ новой дисциплины мало-

* Якунин В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития / В. И. Якунин. М. : Экономика, 2006. — 432 с.

убедительны. Если предметное поле политологии формулировать так широко, как это представлено в данной монографии, то оно вообще перестает существовать. С таким же успехом можно говорить о политологии нефти, ЖКХ, хлеба... Непонятно, какое отношение к политологии имеет определение порядка использования аэродромов, ограничение разрешенных видов использования земель вокруг них, определение статуса аэропортов, разделение объединенных авиационных предприятий, разграничение базового и региональных уровней аэропортов, проблемы системы технического регулирования, правовые проблемы автомобильного, железнодорожного, воздушного, морского, речного, городского электрического транспорта, включая метрополитен, трубопроводного транспорта и т.д.

В целом же, комплекс вопросов, рассматриваемых в данной работе, чрезвычайно серьезен, и он напрямую связан с проблемой мобильного развития экономики и обеспечением национальной безопасности страны. В этом смысле автор бесспорно прав, когда пишет, что без продуманного и системного стратегического развития транспортной сферы невозможно не только усиление качества экономического развития, но и просто поддержание определенного уровня развития (с. 44–45). Отсутствие продуманной транспортной концепции, продуктивных политических решений в этой сфере является серьезной проблемой. Вопрос здесь не столько в отсутствии ключевых документах, определяющих транспортную стратегию в масштабах страны, сколько в том, что проблемы в сфере развития транспорта формулируются неадекватно сложившейся ситуации, а следовательно, постановка и достижение целей не обеспечивают какого-либо прорыва. В частности, автор ссылается на Морскую доктрину РФ на период до 2020 г., в которой цели национальной морской политики заключаются в «реализации и защите интересов Российской Федерации в Мировом океане и укреплении позиции Российской Федерации среди ведущих морских держав» (с. 51). Вместо конкретных количественно-измерительных установок указываются пространственные установки, которые, по сути, не изменились бы в случае замены государства на любое другое. Проблемная российская ситуация в подобных документах не формулируется, отсутствует ресурсная составляющая, механизм привлече-

ния средств, обеспечивающих выполнение принятых решений, а потому остается непонятным, каким образом, во имя чего и за счет чего будут реализовываться эти долгосрочные программы. Это имеет отношение не только к транспортной сфере, но и к другим важнейшим доктринальным документам. Такой же декларативный характер носит и Концепция национальной безопасности. В этом смысле трудно не согласиться с автором, что сегодня видимость активной управленческой деятельности в этой сфере есть, но нет профессиональных политических решений и способности реализовывать эти решения (с. 53). В России до сих пор не просматривается алгоритмическая цепочка целеполагающей деятельности: ценности — интересы — цели — задачи. Следовательно, в этом смысле в России на сегодня нет и государственной политики, поскольку под государственной политикой следует понимать «совокупность ценностно-обусловленных целей, государственно-управленческих мер, решений и действий и порядка реализации государственно-управленческих решений (поставленных государственной властью целей)» (с. 61). Без этого обеспечить направленность, последовательность, эффективность государственной политики и управления невозможно. Речь должна идти о стратегии комплексного долгосрочного общественного развития, примерно, на 50 лет с разбивкой на 5–10 летние циклы. В России же на сегодня отсутствует даже прогноз социально-экономического развития страны на долгосрочную перспективу. При этом уже приняты и действуют: Транспортная доктрина, Морская доктрина, Энергетическая доктрина и пр. Но эти программы разработаны без увязки друг с другом, не обеспечены ресурсами и т.д. В результате, вместо согласованной транспортной политики имеются многочисленные противоречивые «политики».

Со времени выхода данной работы прошло шесть лет, но реальных позитивных процессов в сфере транспортного развития не произошло. Точечные усилия ничего не меняют, поскольку по-прежнему отсутствует «совокупность ценностно-обусловленных целей».

Интересным в связи с этим представляется анализ автором государственного бюджетирования в транспортной сфере. Бюджет, объединяя в себе основные финансовые категории (налоги,

государственный кредит, государственные расходы), является ведущим звеном финансовой системы любого государства. Активное вовлечение государственных финансовых ресурсов в транспортную сферу является одним из условий успешного развития транспортной инфраструктуры. Государственные капиталовложения в транспорт обычно составляют 2,0–2,5% от ВВП. Основная идея бюджетирования состоит в увязке государственных расходов с получением значимых для общества результатов. Фактический объем финансирования транспортных программ в России не превышает 2,2%. Для достижения целей, сформулированных в транспортной стратегии РФ до 2020 г., необходимо, с точки зрения автора, привлечение в инфраструктурные проекты не менее 600 млрд р. ежегодно. В 2006 г. было выделено всего 143,3 млрд р. (с. 88). Такой уровень финансирования В.И. Якунин оценивает как критичный. Практически это означает невозможность развития транспортной отрасли. В Китае, например, на развитие транспорта идет около 10% ВВП, и это является основой высоких темпов развития экономики КНР (с. 257).

В частности, железные дороги выполняют около 40% грузооборота и пассажирооборота транспорта общего пользования страны. При этом независимых перевозчиков становится все больше, но они не финансируют развитие и поддержание транспортной инфраструктуры. Финансирование идет из собственных средств ОАО «РЖД». «Возникает вопрос, — пишет автор, — почему эта коммерческая компания, конкурируя с независимыми перевозчиками, фактически их субсидирует?». Вопрос выглядит более чем странным, если задает его президент ОАО «Российские железные дороги». Кто же, как не он, определяет именно такую политику?

В автодорожную сферу государство инвестирует гораздо более активно, но и здесь из-за бездорожья и плохого технического состояния дорог экономика страны ежегодно теряет до 3% ВВП¹. Построив один километр новой дороги, Россия утрачивает около 10 км уже существующих дорог. За первые пять лет

¹ Осенью 2006 г. в Ярославле под председательством В.В. Путина состоялось выездное заседание президиума Госсовета по проблемам дорожной отрасли. По словам Путина, ежегодно страна теряет на кочках, ухабах, пробках 1,3 трлн р. или 6% валового внутреннего продукта (Труд. — 2006. — 31 окт.).

нового столетия количество населенных пунктов, не имеющих круглогодичную связь по дорогам, выросло с 33 до 50 тыс., что составляет 33% от всех населенных пунктов страны (с. 95). При этом 17 тыс. населенных пунктов перестали существовать вообще. Трудно не согласиться в связи с этим с негативной оценкой автора решения о ликвидации Дорожных фондов в 2001 г. Ввод новых дорог после этого сократился кратно. В России с 1995 по 2000 г. было построено 5,3 тыс. км федеральных автомобильных дорог. Даже в 1998 г. было введено в действие 917 км, тогда как в сверхпрофицитном 2005 г. — 169 км (с. 192). То есть доходы бюджета выросли, а строительство дорог сократилось в пять с лишним раз. С начала 2012 г. деятельность Дорожных фондов вновь восстановлена, однако кто измерит и оценит, а главное, кто ответит за последствия этого политического решения?

Значительное место в рецензируемой работе уделяется исследованию возможных направлений привлечения частных инвестиций в транспортную инфраструктуру (автодороги, железнодорожный и водный транспорт, городской транспорт, воздушный транспорт). Привлечение частных инвестиций в дорожное строительство, конечно, снижает нагрузку на бюджет, но все же нигде, как отмечает В.И. Якунин, не заменяет бюджетное финансирование. В частности, объем частных инвестиций в дорожное строительство в Европе и Центральной Азии за 1990–1999 гг. не превышал 3,1%. В США платные дороги составляют 0,1% общей протяженности автомагистралей (с. 107, 110) Применительно к России, расчеты показывают, что период самоокупаемости платных дорог в стране составит более 10 лет. А это означает, что финансовые гарантии участникам строительства необходимо обеспечить на несколько десятков лет. Это намного превышает срок деятельности выборных органов власти государства, а иногда — и срок смены поколений.

Подробно в работе исследуется конституционное право свободы передвижения и транспортные ограничения в Российской Федерации. Возможность граждан России свободно передвигаться в 2,5 раза ниже, чем в развитых странах. Почти к 50 тыс. населенных пунктов нельзя подъехать круглогодично, а в них проживает 12 млн чел. (с. 189–190). Свобода передвижения в стране ограничена также уровнем материального благосостоя-

ния граждан. Причину этих проблем автор усматривает лишь в низкой конкуренции в транспортной сфере. Но так ли это?

На начало 1990 г. уровень авиаперевозок в СССР составлял в среднем 0,5 полета на одного жителя в год, что соответствовало уровню развитых стран. То есть по этому показателю степени свобод Советский Союз не уступал западным странам. И ни о какой рыночной конкуренции в этой сфере речь не шла. За время рыночных реформ количество аэропортов сократилось в три раза, но при этом количество международных аэропортов увеличилось в 3,5 раза — с 19 в 1992 г. до 70 в 2002 г.¹ К этому еще можно добавить, что в стране практически разрушена система подготовки летчиков. 20 лет назад полтора десятка училищ, техникумов вузов выпускали 1500 специалистов в год, то сейчас лишь 220. Дышит на ладан и российский авиапром. В 1992 г. в стране был построен 81 авиалайнер, в 2004 г. — только 13, в 2009 г. произведено четыре самолета, в 2010 — семь. Для сравнения европейский «Эйрбас» и американский «Боинг» выпускают по самолету в день. Не слишком ли просто объяснять такое положение дел низкой конкуренцией? Если уж автор претендует на политическое измерение транспортного развития, то и причины нужно было бы искать в политических решениях.

Высокая стоимость авиабилетов на внутренние пассажирские перевозки существенно ограничивает граждан в возможности передвижения внутри страны, и многие из них вынуждены работать и отдыхать в соседних государствах. В результате перенимаются традиции, порядки и культура других народов, тем самым происходит дезинтеграция территориальной и культурной целостности РФ.

На социальную мобильность российских граждан самым серьезным образом влияет отсутствие современных железнодорожных и автомобильных магистралей. В общем объеме суммарной пассажирской транспортной работы доля железнодорожного транспорта в 2004 г. составляла 56,3%, автомобиль-

¹ На заседании Госсовета в Красноярске (12 ноября 2007 г.), посвященном развитию транспортной инфраструктуры страны и строительству в Красноярском крае крупного транзитного аэропорта, Владимир Путин сообщил, что количество аэропортов в стране за последние 15 лет сократилось в 4 раза. 1990 г. в РСФСР было 1400 гражданских аэропортов, то сейчас осталось 328. Причем опорная сеть, на которой держится все воздушное сообщение страны, включает только 115 аэропортов (Аргументы и факты. — 2011. — № 3. — С. 4).

ного — 41,3%, в то время как доля воздушного транспорта всего 2,4% (с. 231). В работе, изданной годом ранее, автор отмечал, что на долю железнодорожных перевозок приходится 83% грузооборота и 41% пассажирооборота страны [1, с. 138]. Поскольку Россия простирается с запада на восток более чем на 12 тыс. км, то именно строительство в современных условиях скоростных магистралей приобретает принципиальное значение. Во Франции в 1996 г. была построена железная дорога, соединяющая Париж и Лион со скоростью движения 270 км час. В Японии в 1997 г. введена скоростная железнодорожная магистраль Токио-Хаката со скоростью передвижения более 400 км в час (с. 225) Россия, к сожалению, и сегодня не имеет даже проектов в этой области.

С большим интересом читается глава, посвященная транспортной геополитике. Россия способна укрепить свой геополитический статус, выполняя, с одной стороны, роль транспортного коридора, с другой, за счет поставок энергоресурсов на рынки других стран. И в том и в другом случае это предполагает наличие развитых коммуникаций. В наследство от СССР нынешней России достались 46 тыс. км нефтепроводов, 15 тыс. км нефтепродуктопроводов, 152 тыс. км газопроводов (с. 294). Это позволяет России занимать важную нишу в международном разделении труда. Трубопроводы являются наиболее эффективным средством транспортировки нефти (исключая морские перевозки танкерами). Пропускная способность магистральных нефтепроводов диаметром 1220 мм составляет 80–90 млн т в год при скорости движения потока нефти 1–12 км/ч и средней дальности перекачки 2300 км (с. 353).

25 стран ЕС импортируют из России 50% потребляемого ими газа и 30% нефти. 50% российского экспорта энергоносителей приходится на ЕС (с. 295). Одновременно Россия стремится связать страны СНГ долгосрочными контрактами на поставки газа, опираясь на имеющуюся систему трубопроводов. США и ЕС понимают, что замыкание Россией на себя нефтяных и газовых потоков из бассейна Каспия и стран Центральной Азии приведет к ее долгосрочной гегемонии и стремятся направить потоки газа и нефти по системе коммуникаций, которые проходят вне территории России. России для того, чтобы сохранить свое влияние на рынке энергоносителей

требуется серьезная работа по совершенствованию и развитию системы газопроводов и нефтепроводов. Именно с этой целью Россия реализует целый ряд новых маршрутов. Основными из них являются Ямал-Европа — Торжок — Рюкерсдорф (Германия) с объемом прокачки 33 млрд м³ газа в год. При этом по непонятным причинам В.И. Якунин считает недостатком этого маршрута транзит через Белоруссию, чья надежность в качестве партнера, с его точки зрения, вызывает серьезные сомнения (с. 308). Проектная мощность «Голубого потока» — через Черное море, минуя третьи страны, в Турцию составляет 16 млрд м³, Северо-Европейский газопровода (СЕГ) — через Балтийское море, также минуя третьи страны от Выборга до Германии, — 27,5 млрд м³. К сожалению, автор не рассматривает иные стратегии в этой области. В частности, почему Россия стремится выступать только в качестве поставщика нефти и газа и не стремится к глубокой переработке нефтепродуктов внутри страны. Ведь в постсоветский период в России не построено ни одного нефтеперерабатывающего комбината, а мощности имеющихся существенно ограничены.

Роль транспорта все более возрастает в связи с глобализацией экономики, товарной специализацией мировых регионов, развитием товарного обмена между ними. Развитие коммуникаций обеспечивает выравнивание уровней развития регионов, улучшает демографическое состояние страны, способствуют сохранению целостности страны. Профессионально автором изложено видение возможных транспортных коридоров, способных связать быстро развивающиеся азиатские страны с Европейским Сообществом. На сегодня единственный реально развивающийся проект Международный транспортный коридор (МТК) «Север-Юг». Соглашение о его создании подписано 12 сентября 2000 г. Россией, Индией, Ираном и Оманом, затем присоединились Белоруссия, Украина, Казахстан. Из Персидского залива, Индии, Пакистана грузы будут доставляться через российские порты и внутренние воды на Северо-Запад и далее в любую страну Европы. Коммерческая выгода данного проекта очевидна. Сегодня доставка одной тонны грузов из Германии в Индию через Суэцкий канал составляет около 3,5 тыс. дол. и производится за 40 дней. Контейнерная перевозка по МТК «Се-

вер-Юг» будет обходиться за 2,5 тыс. дол. и осуществляться за 15–20 суток (с. 321–322).

Транспортно-ориентированная стратегия, с точки зрения В.И. Якунина, предусматривает реконструкцию Транссиба с параллельным завершением строительства Севсиба как продолжения БАМ на Запад. В этом случае соединятся порты Балтийского, Белого и Баренцова морей на западе с портами Тихого океана на востоке, а в перспективе — с Сахалином и Японией. Огромное значение в связи с этим приобретают раскупоривание Транссиба на северо-восток и юго-восток посредством строительства магистрали через Берингов пролив и сухопутной ветки через пролив Невельского на Сахалин и далее в Японию, а также проект создания прямого выхода из Якутии в Центральный Китай. Одновременно с этим требуется строительство широтной полярной магистрали и меридиональных соединительных линий, которые в своей совокупности должны образовать сеть, в узлах которой будут формироваться опорные территории, имеющие круглогодичную связь с любой точкой глобальной железнодорожной сети России и мира (с. 332). Наличие меридионально направленных рек позволит скоординировать ее работу с эксплуатацией Северного морского пути. Полярная магистраль должна пройти от Салехарда примерно по трассе «Мертвой дороги» до Игарки и далее через Эвенкию и Западную Якутию до Якутска. В этом случае СМП будет одновременно обслуживать арктическую прибрежную зону (как это и было, отметим, в советский период). В Западной Сибири одна меридиональная магистраль уже есть: Тюмень — Сургут — Уренгой (Коротчаево). В дополнение нужно построить еще, как минимум, три меридиональные магистрали. Одна должна пройти вдоль Уральского хребта с перспективой в дальнейшем выхода в Иран. Следующая — от Норильска через Игарку, Тутончаны в Эвенкии и Богучаны на Ангаре до Тайшета. И третья, — от Усть-Кута до Мирного в Якутии. Без этого России трудно будет удерживать под контролем огромные и богатые ресурсами, но малонаселенные территории Сибири и Дальнего Востока. Именно транспорт выступает наиболее эффективным средством национального влияния и глобального контроля. На сегодня Россия отстает от США по протяженности железных дорог в 2,3 раза, а по плотности железных

дорог на 1000 км² страна занимает 12 место в мире (с. 251). Но применительно к огромным пространствам Сибири и Дальнего Востока эта ситуация выглядит намного хуже и глобального прорыва в этом направлении не происходит.

В целом работа В.И. Якунина вызывает двойственное впечатление. С одной стороны, автор бесспорно прав в анализе и оценке коммуникационных возможностей России и их нынешнего состояния. Но, с другой стороны, нужно понимать, что любые стратегические проекты реализуются через субъективную деятельность людей, не только оценивающих, но и принимающих властные решения в этой сфере. Это и есть политическая составляющая коммуникационного развития. Справедливо критикуя имеющиеся транспортные доктрины за отсутствие механизма их реализации, отсутствие системного подхода к коммуникационным основам экономического развития и национальной безопасности страны, автор критикует тот курс, который он же и представляет. В то же время в работе не предлагаются механизмы властной деятельности, способные породить новую политику в этой сфере. Без такого видения не просматривается и «политического измерения» транспортного развития страны. Проекты остаются только проектами, какими бы обоснованными они не были, и появление новых проектов ничего не меняет. На практике даже имеющиеся коммуникации используются явно недостаточно. В результате Россия, имея все возможности нарастить глобальный вес и контроль за счет транспортных коридоров, все больше превращается в транспортный тупик.

Список использованной литературы

1. Якунин В. И. Формирование геостратегии России. Транспортная составляющая / В. И. Якунин. — М. : Мысль, 2005. — 222 с.
2. Якунин В. И. Государственная политика вывода России из демографического кризиса / В. И. Якунин, В. Э. Багдасарян, С. С. Сулакшин. — М. : Научный эксперт 2007. — 894 с.
3. Якунин В. И. Идеология экономической политики: проблема российского выбора / В. И. Якунин, В. Э. Багдасарян, С. С. Сулакшин. — М. : Научный эксперт, 2008. — 286 с.
4. Якунин В. И. Вариативность и цикличность глобального социального развития человечества / В. И. Якунин, В. Э. Багдасарян, В. И. Куликов, С. С. Сулакшин. — М. : Научный эксперт, 2009. — 464 с.

5. Якунин В. И., Багдасарян В. Э., Сулакшин С.С. Западня: новые технологии борьбы с российской государственностью / В. И. Якунин, В. Э. Багдасарян, С. С. Сулакшин. — М. : Эксмо, 2010. — 432 с.

Информация об авторе

Шалак Александр Васильевич — доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории, экономических и политических учений, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: Shalak-av@isea.ru.

Author

Shalak Alexander Vasilievich — Doctor of History, Professor, Head of the Department of Economic and Political Science History, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin Street, Irkutsk, 664003, e-mail: Shalak-av@isea.ru.