

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО НАУЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ  
ИНСТИТУТ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ РАН



ИНФОРМАЦИОННЫЙ  
ВЫПУСК № 48 (1405)

Серия

**«ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ»**

*ИСЭРТ РАН продолжает знакомить своих подписчиков с наиболее интересными, на наш взгляд, публикациями, затрагивающими актуальные вопросы российской экономики и политики.*

В выпуске представлена статья политтехнолога, политолога, специалиста по связям с общественностью Глеба Кузнецова «Протест 05», опубликованная в газете «Известия», № 71, 20 апреля 2017 года.

Вологда  
апрель 2017

## Протест 05

**М**ногие уравнивают «протест 05» с выступлениями городского населения российских мегаполисов. Сегодня дагестанская стачка стала отличной иллюстрацией протеста, который стараются любыми силами превратить в политический. Мы попадаем в классическую ловушку интерпретации, когда из понятного и многократно описанного возмущения традиционных сообществ приходу на их землю закона, фискального чиновника, нормы и документа пытаются сделать политически осмысленную акцию против системы.

Протест дагестанских дальнобойщиков – это не политический протест в общепринятом смысле. Это бунт общества консервативных отношений против общества модернизации. Сегодня модернизацию олицетворяет система «Платон», завтра – запрет на ношение хиджабов в школах, послезавтра – еще что-нибудь. Суть не в этом, суть в том, что модернизация – это всегда вмешательство государства в жизнь общества, и чем более эта общественная повседневность удалена от «формально-юридической», законной стороны жизни государства, тем агрессивнее общество реагирует на такое вмешательство.

Дагестанские дальнобойщики – это вовсе не передовой политический класс. И даже не политический класс вообще. Их лидеры не говорят про создание новых институтов, про прозрачность экономики и политики, про демократические процедуры – они просто хотят, чтобы их оставили в покое. «Протест 05» – это попытки зацепиться за традиционный жизненный и предпринимательский уклад, прочно сформировавшийся в этом регионе. И тут уже проблема не в дальнобойщиках, «Платоне» или методах борьбы с протестом, а в том, что такой специфический уклад действительно сложился на Северном Кавказе.

Северокавказский рынок автоперевозок – бизнес, покрытый мраком. По данным за 2015 год, когда о протестах дальнобойщиков и вообще еще не было слышно, общий объем рынка по России составлял более полутриллиона рублей. Что удивительно, Северо-Кавказский федеральный округ на диаграмме долей рынка и найти-то сложно – он скромно держится в сторонке с 30 млн рублей. Это меньше 1%.

Автоперевозки – это нелицензируемая деятельность, сложно контролируемая и плохо

поддающаяся строгому учету. Взятки, фальсификация отчетности, десятки посредников и нигде не зарегистрированных фирм-однодневок сделали бизнес абсолютно непрозрачным. И речь здесь идет не только о сборе налогов или контроле за нагрузкой на наши изношенные автодороги. Речь идет и о безопасности – в кузове фуры с равным успехом могут оказаться как хурма, так и нелегальные мигранты или бородатые мужчины со строгими лицами и автоматами в руках.

Те, кто готов работать, легально ведут споры вокруг размера выплат в системе «Платон», снижения штрафов за превышение допустимых осевых нагрузок, использования весов и инструментов контроля. Инициативные группы предпринимателей в нескольких регионах выходят с критикой и предложениями обсудить сложившуюся ситуацию к региональным властям и находят понимание. Такие примеры есть в Омской области, на Урале, в Поволжье.

Этот диалог за лучшие условия в рамках принятого законодательного поля ведется в том числе и в форме протеста – пикеты, забастовки, автопробеги, но этот протест по сути, форме и содержанию вполне европейский. Группа, объединенная общими экономическими интересами, защищает свои права и доходы. Демонстрирует проблему, выдвигает инициативных лидеров, ведет переговоры с властью – предлагает, дискутирует, приходит в итоге к компромиссу. Единственное, пожалуй, что разительно отличает протест отечественных дальнобойщиков от европейских образцов, – это реальная низкая вовлеченность. Во «всероссийской стачке» участвует подавляющее меньшинство занятых в этом бизнесе. По числу участников вся страна от

Владивостока до Калининграда протестует значительно меньше, чем каста «дальнобойщики Дагестана».

Если в Дагестане в стачке участвует около 1500 машин, то в других регионах эти цифры скромнее: по последним данным самих забастовщиков, в Екатеринбурге – 20 машин, в Воронеже – 15, в Волгограде – 35, в Иркутске – 200. Даже если включать тех, кто протестует дома на диване, общее число участников протеста едва ли дотянет и до 10%.

Почему так? Потому что протест дагестанских дальнобойщиков – это протест не за норму прибыли, а против законов как таковых. Это понимают, кстати, дагестанские власти, всеми силами пытающиеся показать свою лояльность законам страны и не привлекать внимания общественности к специфике их соблюдения и интерпретации в отдельно взя-

той республике. Именно с этим, как представляется, связана сравнительная жесткость реакции властей Дагестана на протесты по сравнению с другими субъектами.

Нам же важно понимать, что выступления дагестанских дальнобойщиков – это не политический протест, это протест северокавказского жизненного уклада против уклада не северокавказского. И здесь нужно определиться – либо один закон на всех и в его рамках ищется и находится компромисс по конкретным вопросам, либо кого-то – во имя вящей стабильности – можно вовсе «оставить в покое». Но будет ли последнее справедливо к тем, кто соблюдает законы?

**Глеб Кузнецов**

политтехнолог, политолог,  
специалист по связям с общественностью