

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ  
ВОЛОГОДСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР РАН



ИНФОРМАЦИОННЫЙ  
ВЫПУСК № 146  
(2051)

Серия

**«ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ»**

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

В выпуске представлена редакционная статья «Билет в мечту», опубликованная в журнале «Эксперт», № 51, 13-19 декабря 2021 года.

Вологда  
декабрь 2021

## Билет в мечту

Знакомство с 285-страничной новой Транспортной стратегией России рождает странные ощущения. Кажется, что у этого грандиозного документа три автора – производственник, политик и экономист. Производственник пишет, где не хватает глубины портов, сколько лет автобусам, пассажирским вагонам и вертолетам, какая доля автодорог не удовлетворяет техническим нормативам (кстати, больше половины) и какова протяженность железнодорожных путей с «просроченными сроками ремонта».

Политик, демонстрируя заботу о людях, говорит о важности повышения транспортной доступности, связности территорий, лучших практиках западных стран, высокоскоростных магистралах, улучшении качества жизни, повышении безопасности. И все это благолепие, конечно же, на фоне снижения негативного воздействия на окружающую среду, движения к безуглеродному счастью, не забывая и о важности сохранения «мобилизационной готовности транспортного комплекса».

Наконец, на авансцене появляется экономист: в тексте возникают фразы сначала тревожные («причиной недостижения показателей стало недофинансирование мероприятий»), а затем и просто пугающие («пользователь платит», «мобильность как услуга», «экономическая целесообразность»).

Транспорт – сфера, регулируемая и финансируемая государством. В противном случае для значительной части жителей страны услуга по имени «мобильность» окажется физически или финансово недоступной. К сожалению, как и другие сферы экономики с активным государственным участием, вроде образования и медицины, транспортная отрасль вынужденно находится в тисках финансовых ограничений. В результате транспортная инфраструктура часто представляет собой минимальный минимум, который давно не соответствует представлениям людей о достойном качестве жизни, а то и вовсе является профанацией. Известна анекдотичная история, как власти одного региона Европейской России «обеспечили регулярное автобусное сообщение» с сельскими поселениями с прямым рейсом автобуса во вторник и обратным в четверг.

Российская сеть автомобильных и железных дорог дефицитна и качественно, и количественно. По протяженности автомагистралей первой катего-

рии наша страна едва опережает Венгрию, причем из 1638 км в России почти две трети – платные. А высокоскоростных железных дорог в классическом понимании этого слова, то есть со скоростями движения свыше 250 км в час, в стране нет ни одной. Более того, не только значительному числу участков БАМа, но и железным дорогам многих региональных центров в Европейской России, таких как Псков, Тамбов, Иваново и Ульяновск, до сих пор незнакома электрификация.

Кстати, планы строительства ВСМ-магистралей в стратегии до 2035 года заявлены, но гигантская вилка финансирования и отсутствие конкретных проектов делают их похожими пока лишь на декларацию о намерениях, которые кочуют по российским транспортным документам уже больше десяти лет. Зато вброшена мечта о маглеве – поезде на магнитной подушке как еще более быстрой и перспективной технологии.

В общем, транспортные чиновники выкатили на-гора красивый амбициозный документ. Не забыли ни одного модного тренда. Однако четкой приоритизации задач мы в стратегии не увидели. На реализацию всех заявленных транспортных планов просто нет денег. До 2035 года в транспортный комплекс планируется инвестировать в целевом варианте более 80 трлн рублей, при том что в 2019 году было вложено только 2,1 трлн (1,9% ВВП). Нетрудно посчитать, что для достижения цели ежегодные инвестиции должны вырасти более чем вдвое. Как говорится, не в этой жизни. Точнее, не с этим Минфином, ведь бюджет в моменте профицитен, а нефтяные накопления, по признанию многих экономистов, избыточны.

Скорее всего, инвестиционные транспортные планы будут секвестроваться, и здесь ключевой вопрос – как. Крайние альтернативы понятны. Либо деньги вновь будут размазываться тонким слоем по малодеятельным тепловозным линиям, автобусам по вторникам и десяткам «опорных аэродромов», либо будут сконцентрированы на проектах в наиболее развитых и перспективных городских агломерациях, чтобы приблизить качество жизни в них к мировым стандартам. А транспортная доступность обширных малонаселенных пространств страны будет наконец достигаться самым разумным технологически и экономически способом – вертолетом.