

**ЕВРАЗИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНО-  
ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ**

Апрель 2011 г., Москва

**Михаил БЛИНКИН**



**Концептуальные проблемы преодоления  
транспортной разобщенности**

**Экспертные группы по подготовке предложений по актуальным проблемам социально-экономической стратегии России на период до 2020 года образованы в соответствии с распоряжениями Председателя Правительства Российской Федерации от 19 января 2011 года № ВП-П13-209) и от 24 января 2011 года № ВП-П13-398.**

**Научное и организационное руководство экспертной работой возложено на НИУ-ВШЭ (Я.И.Кузьминов) и РАНХиГС (В.А.Мау)**

**Экспертная группа № 19 «Преодоление территориальной и информационной разобщенности: развитие транспортной системы, связи и информации»**

**Руководители экспертной группы №19**

**О.К.Дергунова (ВТБ),  
М.Я.Блинкин (НИИТДХ)**

**Материалы экспертных групп  
на сайте**

**<http://2020strategy.ru/>**

# В чем новизна целеполагания?



## ПРЕОДОЛЕНИЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ РАЗОБЩЕННОСТИ

**Обеспечение транспортной связности национальной территории = Создание социально-экономических и материально-технических предпосылок для поддержания межрегиональной интеграции и устойчивой мобильности население на всей территории страны**

**ПОКАЗАТЕЛИ ПОДВИЖНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ:**  
СВОДНЫЕ, ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА И СООБЩЕНИЙ, ПО ХАРАКТЕРНЫМ СОЦИАЛЬНЫМ И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМ СРЕЗАМ

**ТЕХНИЧЕСКИЕ (МОЩНОСТНЫЕ) И ТОПОЛОГИЧЕСКИЕ (КОНФИГУРАЦИОННЫЕ) ПОКАЗАТЕЛИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ**

**ПОКАЗАТЕЛИ ГУМАНИТАРНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**

# МОБИЛЬНОСТЬ ПО ХАРАКТЕРНЫМ КЛАСТЕРАМ

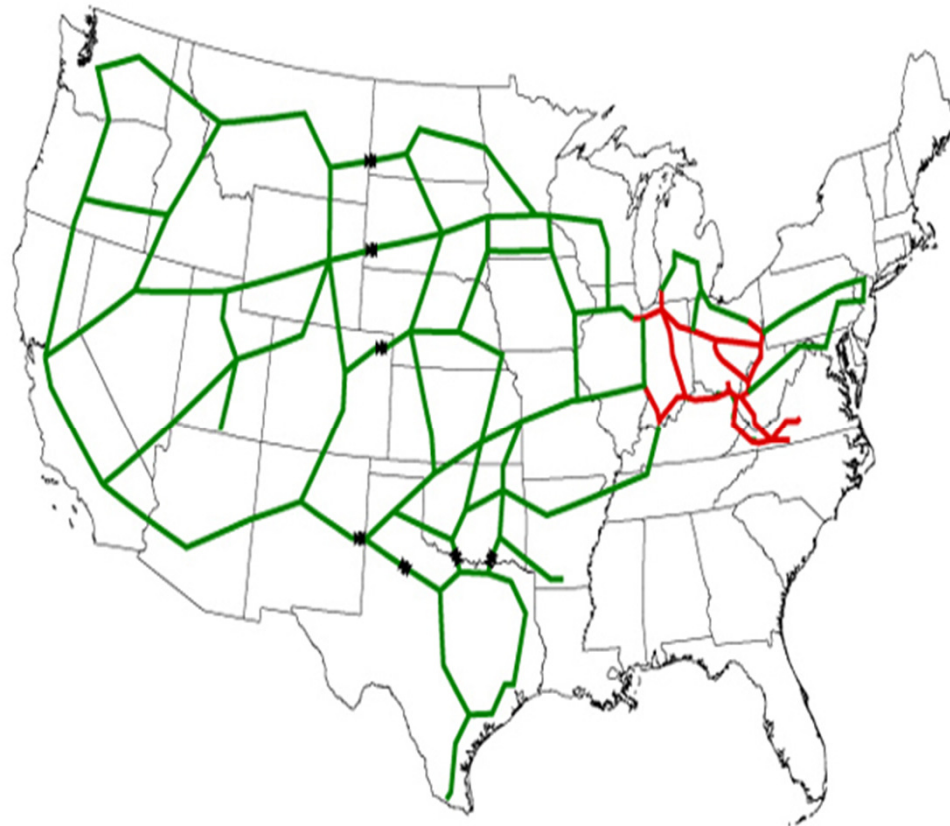


**≈ 20 % населения (28 млн. человек) вышло на стандарты мобильности развитых стран.**

**≈ 10 % населения (14 млн. человек) отрезаны от круглогодичных транспортных коммуникаций.**

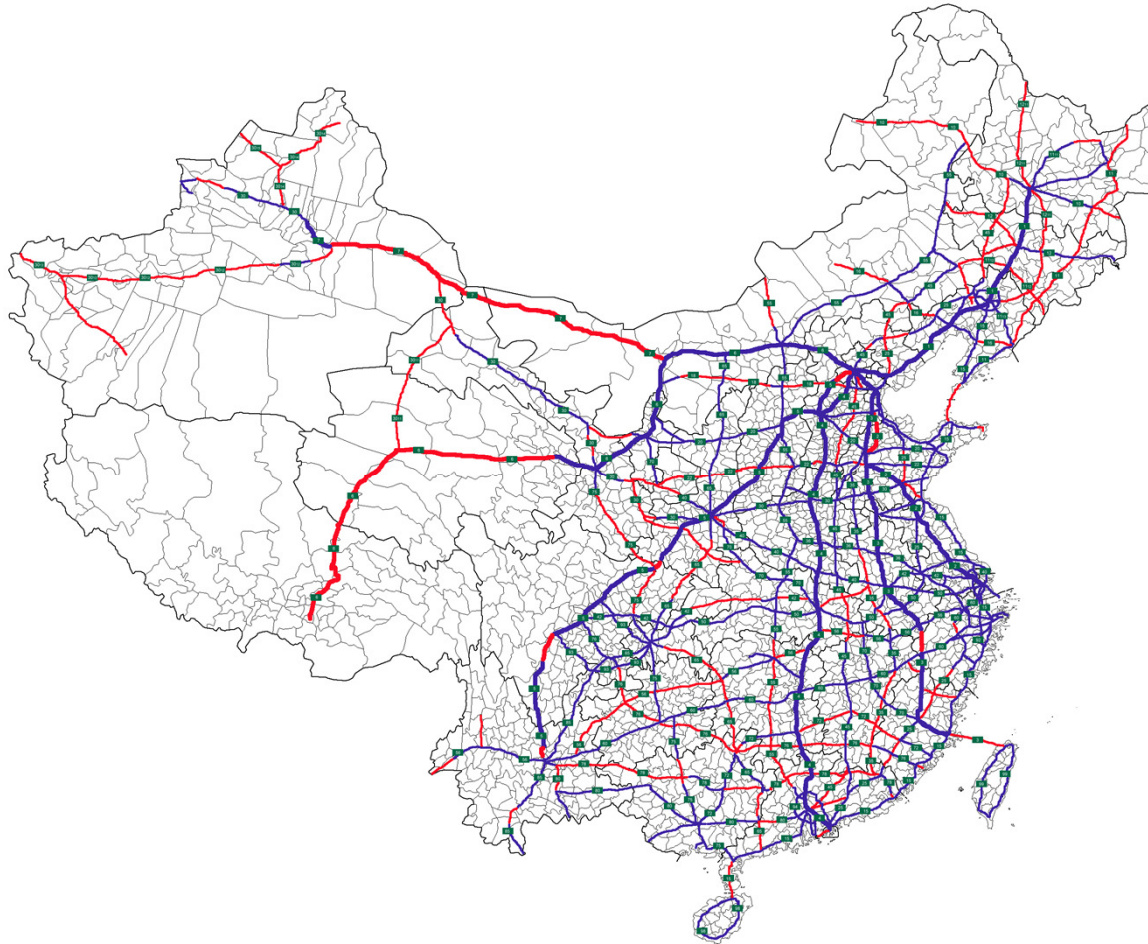
**≈ 81% населения (115 млн. человек) никогда в жизни не пересекало границу России.**

# Международный опыт. Конфигурация дорожной сети: grid



HIGHWAY INTERSTATE SYSTEM  
(1956-2010)

**Международный опыт.  
Конфигурация дорожной сети: grid**



**NATIONAL TRUNK HIGHWAY SYSTEM OF  
CHINA (1996-2010)**



## Международный опыт



**Сеть пассажирских  
корреспонденций в странах ЕС**



## Отечественная практика. Конфигурация дорожной сети: asterisk

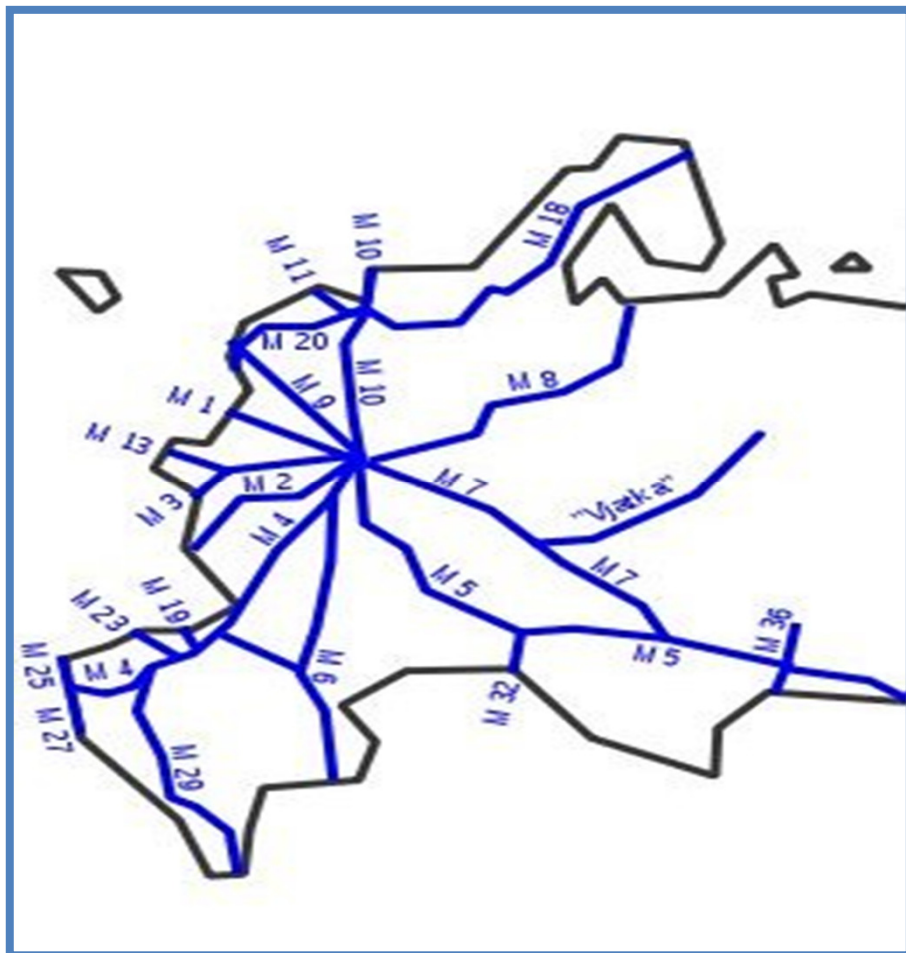


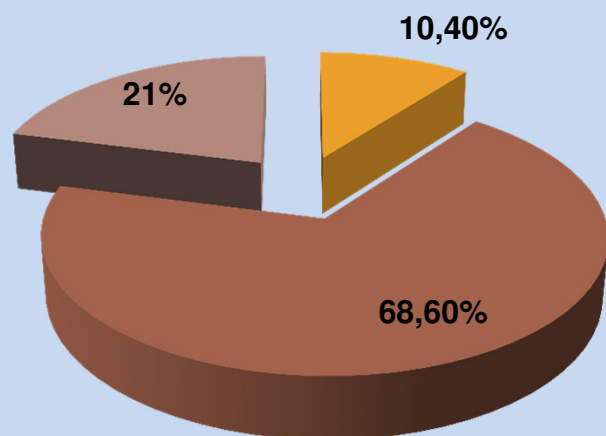
СХЕМА ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ  
ДОРОГ НА ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ ТЕРРИТОРИИ  
РОССИИ (1910-2010)



СТРУКТУРА АВИАЦИОННЫХ  
ПЕРЕВОЗОК В РФ (2010)

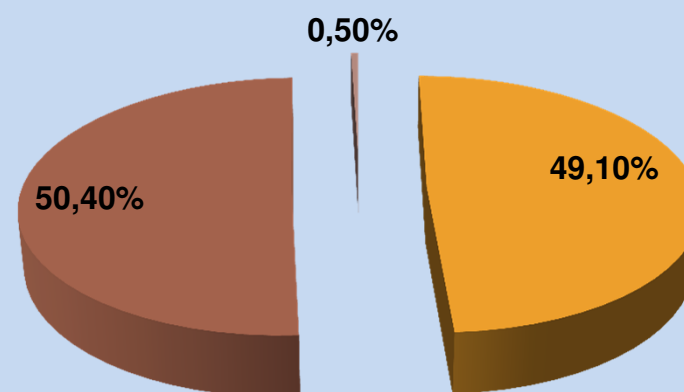
# Сравнительная типология мобильности по авиационным сообщениям

## США



- Международные воздушные перевозки (средняя дальность 4993 км)
- Магистральные внутренние перевозки (1627 км)
- Региональные внутренние перевозки (732 км)

## РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИИ



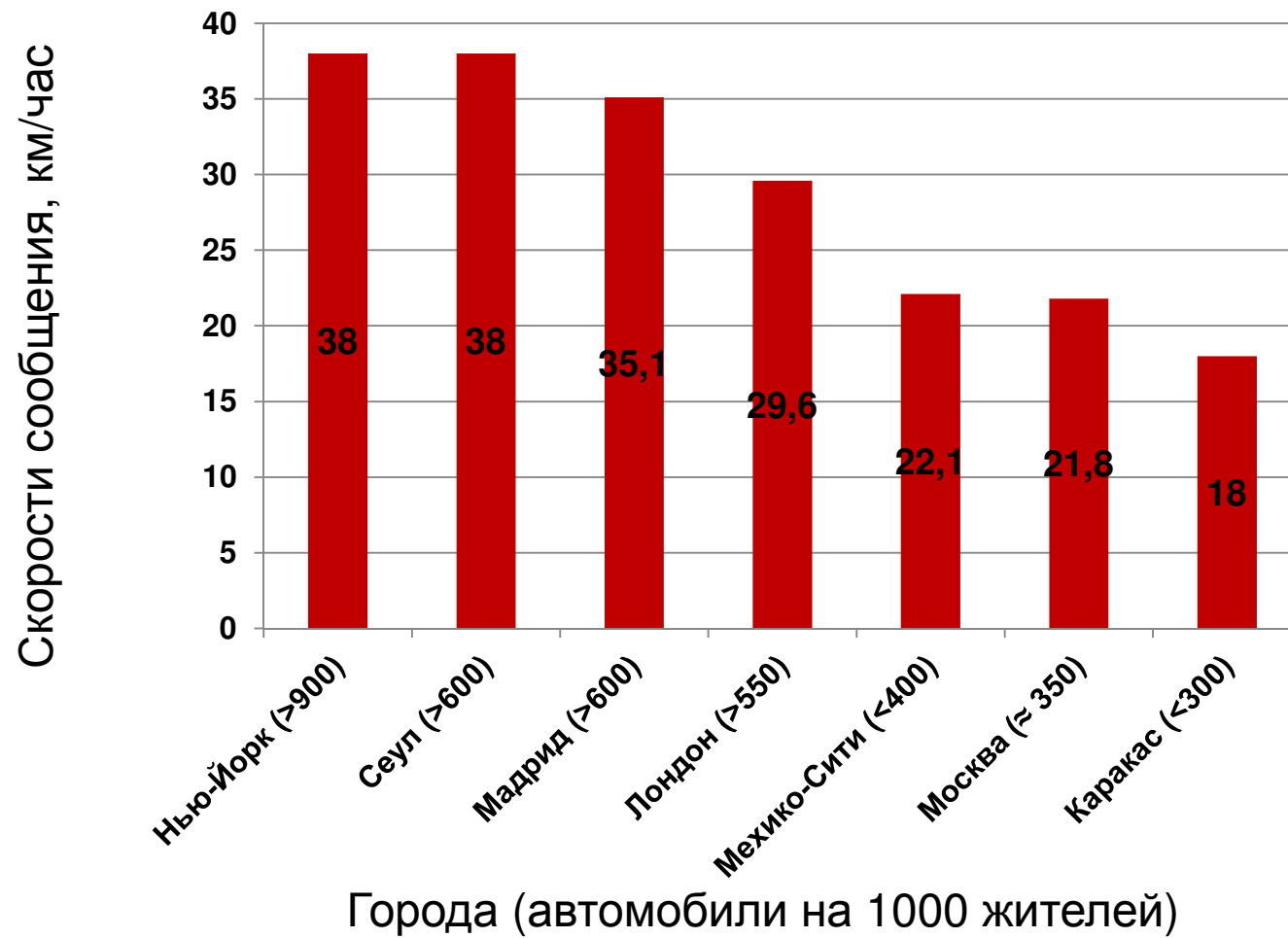
- Международные воздушные перевозки (средняя дальность 3075 км)
- Магистральные внутренние перевозки (2077 км)
- Региональные внутренние перевозки (260 км)

## Международные сравнения по коэффициенту гуманитарности



*Коэффициент гуманитарности = отношение суммарной годовой пассажирской работы (в пассажиро-километрах) к суммарной грузовой работе (в тонно-километрах)*

## Угроза транспортной разобщенности «второго рода»



# Территориальная разобщенность: основные вызовы

Сохранение рудиментов архаического искусственного расселения «советского типа»

Крайне низкая мобильность («архаическая оседлость»)  $\frac{3}{4}$  населения России, обусловленная, расселенческими, сетевыми и социально-экономическими факторами

Архаическая конфигурация транспортных сетей и корреспонденций; низкий технический уровень основной части транспортных сетей и узлов

Доминирование «транзитно-экспортной» модели развития в сочетании с «архаической оседлостью» населения определяет крайне низкий коэффициент гуманитарности

Ригидность транспортной политики (прежде всего, городской), то есть её неготовность к адекватному отклику на новые ситуационные требования

# Преодоление территориальной разобщенности: концептуальные ответы

**Ликвидация рудиментов архаического искусственного расселения «советского типа»** *(социально-конфликтный, затратный и весьма долгий процесс, детерминированный темпами и степенью успешности социально-экономического развития страны в целом)*

**Рост транспортной самодостаточности домохозяйств на путях массовой автомобилизации населения** *(естественный и весьма быстрый процесс с существенной пространственной неравномерностью)*

**Формирование адекватной (сеточной) конфигурации национальной сети автомобильных дорог** *(длительные и сугубо затратный процесс, реализуемый исключительно в условиях наличия автономных, целевых и стабильных источников финансирования дорожного хозяйства)*

**Расширение сферы платежеспособного спроса на перевозки авиационным и железнодорожным транспортом** *(процесс полностью детерминирован темпами и степенью успешности социально-экономического развития страны в целом)*

**Формирование адекватной транспортной и градостроительной политики, адаптированной к новым ситуационным требованиям** *(процесс детерминирован темпами и успешностью «транспортного самообучения нации»)*



# Роль бизнеса в деле преодоления территориальной разобщенности

## Отказ от утопий

- Денег длиной в 30 лет у бизнеса нет и не будет: так что дороги в России бизнес не построит.
- ГЧП – интересная специфическая ниша, но не базовая практика.
- При всей «социальной ответственности бизнеса» никто и нигде себе в убыток не возит.
- «Искусственная мобильность» за счет дотирования перевозок (или перекрестного субсидирования) – исключение из правил, а не норма ...

## Обращение к реальности

- Бизнес способствует росту естественной мобильности, создавая «хорошие» рабочие места и формируя тем самым: платежеспособный спрос на перевозки и транспортную самодостаточность домохозяйства
- Бизнес участвует в реализации любых транспортных программ и проектах во всех мыслимых формах и сферах, совместимых со своими интересами

## Автодорожная развилка

Можно ли построить национальную дорожную сеть за счет бюджетных ассигнований, обеспеченных налогами общего покрытия или за счет гипотетических внебюджетных источников?

Признание общепринятого в мировой практике постулата «Highway Users Pay their Way» означает на практике значительное повышение целевых налогов в цене моторных топлив, что влечет за собой значительные политические издержки.

Непризнание этого постулата ведет к сохранению иллюзий (мол, бюджет рано или поздно даст деньги на дорожное строительство, или дороги могут быть построены на концессионной основе за счет иностранных инвестиций) и, соответственно, продолжению стагнации дорожной сети.



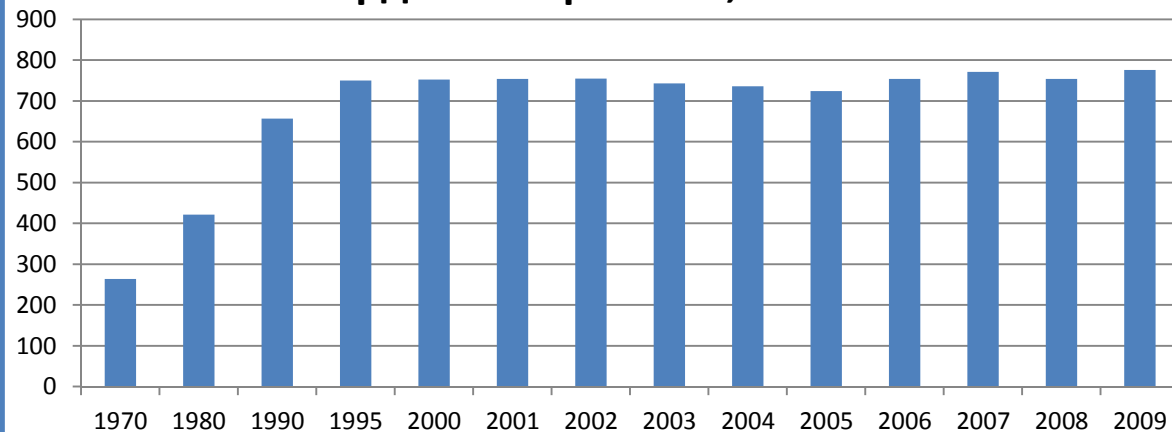
**Автовладельцы считают, что  
дороги построит государство**



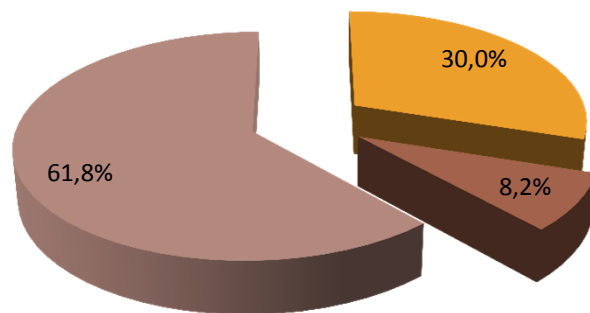
**Государственные люди считают, что  
дороги построит частный инвестор**

**И все они по своему правы ...**

### Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, тыс. км



Тем временем  
протяженность  
сети не растет,  
за дороги  
толком никто  
не платит...



- Акцизы на моторные топлива и масла
- Транспортный налог
- Налоги общего покрытия

Распределение расходов на дорожное хозяйство по налоговым источникам





## Железнодорожная развилка

Допустима ли практика развития скоростного железнодорожного пассажирского сообщения на существующей рельсовой сети?

Продолжение этой практики имеет очевидные бизнес - перспективы, но приводит к угнетению пассажирских перевозок в пригородном сообщении с соответствующими социальными и политическими издержками.



Отказ от этой практики (до появления высокоскоростных выделенных магистралей) явным образом способствует поддержанию территориальной связности регионов; одновременно он означает серьезное отставание в продвижении важнейшей транспортной инновации.



## Городская развилка

Стоять в пробках, или прекратить раздачу бесплатных завтраков?

У нас поддерживается крайне низкие цены владения автомобилем, в наших городах сохраняется практику free parking. Сохранение этой практики делает безнадежным делом все «инвестиционные» методы борьбы с пробками.

Отказ от этой практики крайне эффективен для нормализации условий движения к российским мегаполисах, но чреват острейшими социально-политическими издержками.

Повышение налога на бензин, которое могло бы легко решить все проблемы финансирования транспортных систем и помочь сокращению бюджетного дефицита, даже не рассматривают всерьез. Большинство должностных лиц согласно с тем, что значительное повышение налога на бензин было бы в национальных интересах, однако популистские позиции некоторых политиков пробуждает у общественности инстинктивное желание получать бесплатные завтраки. *Вукан Вучик. Транспорт в городах, удобных для жизни*