

УДК 911.3.01:656

<https://doi.org/10.32686/1812-5220-2020-17-2-40-55>

ISSN 1812-5220

© Проблемы анализа риска, 2020

Риски утери связанности территории России

Соколов Ю. И.,

Российское научное общество
анализа риска,
121614, Россия, г. Москва,
ул. Крылатские Холмы,
д. 30, к. 4

Аннотация

В статье рассматриваются риски потери связанности территории России, вызванные ее огромным пространством со слабо развитой транспортной инфраструктурой, наличием чрезмерных диспропорций, которые проявляются в гипертрофированном изменении экономико-пространственной структуры, когда Россия превращается в огромное необитаемое пространство с несколькими мегаполисами.

Ключевые слова: территория, связанность территории, социально-экономическое пространство, транспортная инфраструктура, бездорожье, агломерация, село, транспортная доступность.

Для цитирования: Соколов Ю.И. Риски утери связанности территории России // Проблемы анализа риска. Т. 17. 2020. № 2. С. 40—55, <https://doi.org/10.32686/1812-5220-2020-17-2-40-55>

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Risks of loss of connectedness of the territory of Russia

Yury I. Sokolov,

Russian Scientific Society for
Risk Analysis,
121614, Russia, Moscow,
Krylatsky Hills str., 30, bldg 4

Annotation

The article discusses the risks of losing connectivity of the territory of Russia caused by its huge space with poorly developed transport infrastructure, the presence of excessive imbalances that manifest themselves in a hypertrophied change in the economic and spatial structure when Russia turns into a huge uninhabited space with several megacities.

Keywords: territory, territory connectivity, socio-economic space, transport infrastructure, off-road, agglomeration, village, transport accessibility.

For citation: Sokolov Yury I. Risks of loss of connectedness of the territory of Russia // Issues of Risk Analysis. Vol. 17. 2020. No. 2. P. 40—55, <https://doi.org/10.32686/1812-5220-2020-17-2-40-55>

The author declare no conflict of interest.

Содержание

Введение

1. Территория и связанность
2. Проблемы социально-экономического пространства России
3. Почему так важна связанность территории и чем она обеспечивается?
4. Состояние транспортной инфраструктуры России
5. О роли «Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» в повышении связанности территории России

Заключение

Литература

Введение

Многомерность экономического пространства обуславливает его интерпретацию через совокупность свойств, одним из которых выступает связанность. Связанность определяет единство экономического пространства Российской Федерации, а также оказывает влияние на эффективность реализации комплексной экономической политики при наличии территориального многообразия.

Дальнейшее социально-экономическое развитие современной России невозможно без глубокого анализа роли пространства как ведущего фактора формирования и развития региональных экономических систем и повышения их связанности.

Россия — это не только огромные пространства, но и бросающаяся в глаза диспропорция в их развитии. Мы видим, с одной стороны, беспрецедентное усиление центральной и северо-западной части России, а также концентрацию экономической активности в региональных столицах. С другой стороны, огромные сельские и отдаленные территории России теряют население, в них отсутствуют стимулы и перспективы роста, они превращаются в пространства глубокой экономической и социальной депрессии.

Проблема «процветающие мегаполисы — загнивающие глубинка и периферия» приобрела значимость одной из сильнейших социально-демографических и этических проблем современной России.

Возникающие при формировании единого экономического пространства страны неравномерности неизбежны, так как естественны и обусловлены объективными свойствами пространства — размерностью и неоднородностью. При этом чрезмерные диспропорции, которые проявляются в гипертрофированном изменении экономико-пространственной структуры, при которых происходит значительное усиление одних регионов в ущерб другим, нарушают основополагающее свойство экономического пространства — связанность.

Широка страна моя родная

1. Территория и связанность

Согласно ст. 67 Конституции РФ территория — один из основных признаков государства, определяющий пространство, на которое распространяется суверенитет и власть государства.

Территория Российской Федерации включает в себя территории ее субъектов, внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними.

Каждый субъект федерации имеет свою строго определенную территорию. Современная Конституция страны защищает территориальную целостность и суверенитет России — то есть запрещает субъектам федерации выходить из ее состава.

Согласно официальным данным, приведенным на 1 февраля 2019 г., федеративная структура нашей страны выглядит следующим образом. В состав нашего государства включены 22 республики; 9 краев; 46 областей; 1 автономная область и 4 автономных округа, помимо них также входят 3 города федерального значения.

Пространство России в социально-экономическом отношении было всегда крайне неоднородным. В его 1/5 сосредоточено 95% всего населения и транспортной сети, тогда как в остальных 4/5 этого пространства встречаются лишь дисперсные микроэлементы его территориальной структуры. Опорный экономический каркас России занимает еще меньшую часть этого относительно освоенного социально-экономического пространства страны (порядка 8—10% территории). 10 субъектов федерации формируют 50% совокупного валового регионального продукта, тогда как половина регионов с наименьшим ВРП обеспечивает лишь 12,5% от его совокупной величины.

Связанность территории определяется исключительно уровнем развития транспортных сетей. Их расположение, протяженность, доступность и особенности размещения обуславливают развитие экономической деятельности и задают архитектуру пространственного распределения объектов в регионе. Именно на транспортных коридорах формируются программы развития и связанности регионов.

Связанность территории — качество территории, позволяющее осуществлять своевременное и экономически эффективное перемещение людей, грузов, информации. Нормативного определения для этого термина нет. Действительно, в законодательстве такое комплексное понятие, как «связанность территории», пока не отражено.

Наличие и интенсивность социально-экономических связей необходимо рассматривать в качестве

основного компонента интеграции социально-экономического пространства [1].

Связанность экономического пространства может быть оценена по множеству показателей, в том числе по показателям специализации производства, масштаба распространения инновационного процесса, наличия квалифицированных специалистов, занятости населения, масштаба миграционных потоков, развития инфраструктуры и пр.

Основными характеристиками экономического пространства являются:

- плотность (численность населения, объем валового регионального продукта, природные ресурсы, основной капитал и т. д. на единицу площади);
- размещение (показатели равномерности, дифференциации, концентрации, распределения населения и экономической деятельности, в том числе существование хозяйственно освоенных и неосвоенных территорий);
- связанность (интенсивность экономических связей между частями и элементами пространства, условия мобильности товаров, услуг, капитала и людей, определяемые развитием транспортных и коммуникационных сетей) [<http://topuch.ru/konspekt-lekcij-po-discipline-regionalenaya-ekonomika-lekciya/index2.html>].

Если территория состоит из отдельных, плохо связанных между собой конгломератов, то экономическая эффективность такой территории и качество жизни населения будут существенно ниже, нежели на территориях с достаточной плотностью транспортной инфраструктуры и доступностью транспортных услуг.

Обобщая, можно сказать, что связанность территории необходима, чтобы удовлетворять потребности человека, запросы хозяйствующих субъектов, а также для выполнения государственных функций и оказания государственных услуг.

Связанность территории государства — понятие многогранное и неоднозначное. На первом месте стоит возможность гражданина страны перемещаться с самыми разными целями по всей ее территории. Сейчас для большинства населения такие путешествия недоступны. Есть немало людей, живущих в Сибири и ни разу не бывавших в европейской части России, и наоборот. Мы начинаем замыкаться, перестаем чувствовать себя гражданами огромнейшей страны.

На ближайшие шесть лет «пространственное развитие и связанность территории» объявлены национальным приоритетом, о чем заявил Президент России во время прямой линии 7 июня 2018 г.

Академик С. Глазьев считает, что в современной России в условиях сформировавшихся рыночных отношений и связей произошел отказ от реализации федеральной схемы развития и размещения производительных сил. Государство фактически самоустранилось из сферы стратегического планирования развития и размещения производительных сил, в результате чего «происходят серьезные искажения экономического пространства». Управление региональным развитием сводится к внедрению в жизнь весьма спорной модели развития («центр — периферия»), при которой происходит деформация территориальной структуры хозяйства, когда наиболее важные выгоды экономической деятельности стягиваются в федеральный центр и небольшое число региональных столиц. Все это «обернулось для страны огромными территориальными диспропорциями, недоиспользованием экономического потенциала роста производительных сил и повышения благосостояния граждан» [<https://fundamental-research.ru/ru/article/view?id=41571>].

Отчасти сложности в использовании пространственного потенциала страны связаны с суровыми природными условиями, характерными для значительной части российской территории. Об этом свидетельствует и расселение населения по территории страны. В европейской части, которая по площади равна 25% всей территории, проживает 79% населения, вся же азиатская часть, составляя 75% территории, насчитывает 21% населения. В южной части страны, занимающей примерно 26% территории, проживает свыше 95% населения, а в северной части это соотношение равно 74 и 5% соответственно.

Сегодня связанность не сводится только к транспортной инфраструктуре. Ныне связанность территории стала явным приоритетом научно-технологического развития России. Это диктуется мотивами и преодоления диспропорций в развитии регионов, и укрепления позиций страны в области научного, военного и экономического освоения космического и воздушного пространства, Мирового океана, Арктики и Антарктиды. Решение этой задачи видится в создании умных транспортных и телекоммуникационных, международных транспортно-

логистических систем. Связанность понимается как необходимое условие жизни населения, деловой активности и решения государственных задач [3].

Согласно А.К. Черкашину, можно выделить «четыре группы факторов, характеризующих связанность экономического пространства: естественные факторы (природно-ресурсные параметры развития территории); динамические факторы (совокупность характеристик сферы потребления, например, объем платежеспособного спроса); экономические факторы (характеризующие воспроизводственный базис цепочки валовой добавленной стоимости территории); социальные факторы (социальные и социоинституциональные аспекты пространства)» [<https://b-ok.org/book/2448557/4f7fca>].

Между тем связанность территории — действительно базовое условие устойчивости российской государственности. Разрывы в освоенности и качестве жизни регионов остаются неприемлемо большими. Связующие страну автодороги недостаточны по протяженности и качеству. До сих пор не реализованы разработанные много десятилетий назад проекты строительства широтных и меридиональных железных дорог. Связующая страну спутниковая группировка все еще малочисленна. Работы здесь — на десятилетия, а по автодорогам при нынешних темпах их строительства — на тысячу лет.

2. Проблемы социально-экономического пространства России

Социально-экономическое пространство — это насыщенная территория, вмещающая множество объектов и связей между ними: населенные пункты, промышленные предприятия, хозяйственно освоенные и рекреационные площади, транспортные и инженерные сети. Каждый регион имеет свое внутреннее пространство и связи с внешним пространством.

Одним из необходимых условий функционирования социально-экономического пространства является его связанность, которая оказывает влияние на комплексное социально-экономическое развитие, выступает одной из характеристик пространственного единства территории [5].

Общепринятой концепции перспективной организации российского пространства нет ни в теории, ни на практике. Мнения относительно того, как решать пространственные проблемы России в будущем, находятся в диапазоне от «все проблемы

решил рынок» до «решить проблемы может только государство».

За последние 30 лет произошли кардинальные изменения в территориальной структуре хозяйства и расселения России: ее социально-экономическое пространство в большом числе своих частей сжалось, а в других его частях произошло почти повсеместное «опустынивание».

Проблема вымирания российской деревни является одной из острых социально-экономических проблем современной России.

Основные причины уменьшения численности сельского населения лежат в сугубо социально-экономической плоскости. Прежде всего, для сельских населенных пунктов характерен более низкий уровень жизни и сравнительно высокий уровень безработицы, в том числе застойной.

Активная часть трудоспособного населения уезжает в города, что в свою очередь способствует дальнейшему социально-экономическому застою, деградации и депопуляции сельских территорий. Другая проблема, являющаяся одной из причин оттока сельского населения из страны, — более низкое качество жизни сельского населения из-за невысокой доступности объектов социальной инфраструктуры (образовательной, медицинской, досуговой, транспортной) и основных услуг (прежде всего государственных и муниципальных услуг), а также жилищных условий и недостаточной обеспеченности жилищно-коммунальными благами.

Согласно данным Росстата, за последние 20 лет сельские территории активно утрачивают социальную инфраструктуру. Так, за последние 15 лет значительно снизилось число школ в сельской местности, с 45 до 25 тыс. Следует понимать, что закрытие в населенном пункте школы во многом прекращает его социальную жизнь. Это способствует оттоку молодых семей и, соответственно, уменьшению численности трудоспособного населения, в том числе и в перспективе, то есть фактически ведет к постепенному вымиранию населенного пункта.

С 2000 по 2014 г. количество больничных учреждений в сельской местности сократилось более чем в 4 раза. Сильный скачок, в частности, произошел в период первой волны «оптимизации» бюджетных учреждений 2005—2009 гг. В течение семи лет в российских деревнях может не остаться ни одной больницы, через 17—20 лет могут закрыться все

сельские школы и поликлиники, если число этих учреждений будет сокращаться прежними темпами.

Отдельная инфраструктурная проблема сельских территорий — транспортная доступность. Согласно статистическим сведениям Росавтодора, на начало 2015 г. 45,9 тыс., то есть 30,5% сельских населенных пунктов не имели связи по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования региона. Основная масса этих населенных пунктов — небольшие населенные пункты (около 84% — 38,5 тыс. — с населением 50 жителей и менее, еще около 3 тыс. — с населением до 100 жителей, около 3,6 тыс. — с населением до 500 человек). Сегодня более чем в половине российских деревень живут от 1 до 100 жителей. Деревня сегодня нужна не столько для того, чтобы прокормить народ, как было раньше, а чтобы удержать освоенные территории. Постепенное вымирание российской деревни чревато для страны геостратегическими рисками потерь огромных пространств.

Состояние уличной водопроводной сети в сельской местности постоянно ухудшается. Что же касается доли сельских населенных пунктов, имеющих канализацию, то в конце 2015 г. таких сельских населенных пунктов было только 5% (и эта доля не меняется с 1995 г.).

Уровень безработицы, в том числе долгосрочного (застойного) типа, среди сельских жителей значительно выше, чем среди жителей городских. Помимо высокой безработицы для сельского населения в принципе характерен сравнительно более низкий уровень жизни.

Нужно иметь в виду, что для России вымирание огромных по площади территорий становится стратегической проблемой: когда будут окончательно уничтожены результаты капиталовложений в инфраструктуру, сделанных в советское время, понадобятся огромные инвестиции, чтобы восстановить утраченное.

В течение последних 15—20 лет постоянно уменьшается численность сельского населения — как за счет естественной убыли населения (смертность превышает рождаемость), так и за счет миграционного оттока.

Общее количество сельских населенных пунктов в стране превышает 150 тыс. Однако в результате Всероссийской переписи населения 2010 г. было выявлено, что 12,7% сельских населенных пунктов на тот

момент были не заселены, то есть почти 19,5 тыс. российских деревень существовали на карте, однако по факту уже были заброшены [<http://sepr.su/2016/12/09/россия-страна-умирающих-деревень/>].

Процесс депопуляции сельских территорий настолько активен, что постоянно увеличивается число заброшенных деревень. Через 100 лет в России может не остаться деревень. Огромные территории становятся пустыми.

В отдельных регионах доля деревень без населения составила более 20%, например: в Костромской области — 34,1% (1189 сельских населенных пунктов); в Ивановской области — 21% (634 сельских населенных пункта); в Смоленской области — 20,2% (978 сельских населенных пунктов); в Тверской области — 23,4% (2230 сельских населенных пунктов); в Ярославской области — 25,7% (1550 сельских населенных пунктов); в Архангельской области — 21,4% (848 сельских населенных пунктов); в Вологодской области — 26,6% (2131 сельский населенный пункт); в Псковской области — 23% (1919 сельских населенных пунктов); в Кировской области — 24,8% (1073 сельских населенных пункта).

После «оптимизации медицины» в поселениях *Новгородской области* больницы закрылись, остались только ФАПы (фельдшерско-акушерские пункты) в урезанном виде [<https://www.kp.ru/daily/26949/4001955/>]. 40% жителей Новгородской области живут на селе — множество крохотных деревушек, раскиданных на больших пространствах, — 855 населенных пунктов с численностью менее 100 человек. По нынешним медицинским стандартам таким малым поселениям не полагаются собственные ФАПы и кабинеты врачей общей практики. Если что-то экстренное, то за медпомощью нужно ехать в райцентр — за тридцать, пятьдесят, а то и за шестьдесят километров.

Для периферийных сельских территорий *Республики Коми* характерными проблемами являются: сокращение численности населения за счет оттока и естественной убыли, ухудшение демографической ситуации, нехватка квалифицированных кадров, неразвитость транспортной инфраструктуры и др. При территории республики 416,8 тыс. км², численности населения 901,2 тыс. чел. 260 сельских населенных пунктов не обеспечены социально значимой автотранспортной связью по дорогам с твердым покрытием. Семь муниципальных образований из 20, где проживает 236 тыс. чел., не имеют

постоянного круглосуточного автомобильного сообщения со столицей республики — городом Сыктывкар [www.izvestia.komisc.ru/Archive/i22_ann.files/bolshakov.pdf].

Сельская местность Орловской области занимает львиную долю ее площади. На ее территории проживает 259,4 тыс. чел. (33,7%). За минувшие двадцать лет численность сельского населения сократилась примерно на четверть, что связано с естественной и миграционной убылью населения. Перепись 2010 г. зафиксировала 344 сельских населенных пункта без проживающего населения (по сравнению с переписью 2002 г. число таких населенных пунктов увеличилось на 73%). Также по сравнению с предыдущей переписью произошло увеличение на 17,6% количества сел и деревень, численность жителей которых составляет от одного до десяти человек, причем такие населенные пункты теперь составляют 28% от общего числа сельских населенных пунктов. В среднесрочной перспективе более 800 сельских населенных пунктов прекратят свое существование [https://cyberleninka.ru/article/n/sotsialno-demograficheskaya-polyarizatsiya-v-regione].

Таким образом, в развитии социально-экономического пространства России можно отметить следующие тенденции:

- 1) идет отчетливый процесс его сужения;
- 2) повышается уровень централизации;
- 3) растет разорванность и фрагментация;
- 4) отсутствует системность в управлении пространственным развитием экономики страны и др.

По данным Росстата, на 1 января 2016 г. в целом по России доля городского населения в общей численности населения составляет 74,1%, доля сельского населения — 25,9%. Для России характерна сверхконцентрация населения в столице, сочетающаяся «с редкой сетью городов и депопуляцией обширной периферии». Россия превращается в огромное необитаемое пространство с несколькими мегаполисами.

Прогрессируют представления о том, что за пределами мегаполисов «жизни нет». Таким экстравагантным способом высокопоставленные чиновники, видимо, научились понимать президентские установки о пространственном развитии России.

В российских городах производится больше половины валового внутреннего продукта, живет 75% населения, при этом они занимают всего 0,5% территории страны.

3. Почему так важна связность территории и чем она обеспечивается?

Будущее России зависит от сохранения и упрочнения связанности ее территорий. Россия является страной с уникальной по масштабу территорией, но это как наш плюс, так и наш минус: большая территория соответственно требует колоссальных затрат на инфраструктуру; при этом значительная часть российской территории является зоной, рискованной для проживания.

Периферия России «растаскивается» экономическими и демографическими процессами, идет вытягивание регионов в мирохозяйственные связи, минуя национальное государство. И только благодаря высокой связности обширность пространства из уязвимого свойства может стать преимуществом. Какими средствами? Локомотивом может стать проект национального масштаба — создание нового транспортного «скелета» России, отвечающего вызовам XXI века [transportrussia.ru/item/3555-strategicheskij-megaproekt-natsionalnogo-masshtaba.html].

Проблема «процветающие мегаполисы — загнивающие глубинка и периферия» приобрела значимость одной из сильнейших социально-демографических и этических проблем современной России. Добавим к этому резкое неравенство между отдельными субъектами Федерации. Надо ответить на вопрос: что мы делать будем с пустующими малозаселенными территориями? Потому что пустующие территории требуют хотя бы элементарной охраны, а кто будет их охранять?

Помимо прочего большей связанности с остальными субъектами нашей страны требует Приморский край, который является зоной беспопытной торговли, поскольку осуществлять торговлю с другими внешними государствами там выходит быстрее, ближе и дешевле, чем с субъектами нашей страны.

С учетом того, что Россия занимает более 30% территории Евразийского континента, связность пространства для нашей страны приобретает особую актуальность, потому что в настоящее время она не обладает достаточной устойчивостью. К факторам риска относятся: слабая транспортная связанность в направлении восток — запад при большом, но не реализованном экономическом потенциале восточных регионов; контраст между заселенностью европейской части страны и малонаселенностью Сибири и Дальнего Востока, богатых

ресурсами; соседство восточных регионов России с мощными экономиками перенаселенных стран.

В силу естественных географических факторов российский транспорт является одной из системообразующих отраслей экономики, обеспечивающих территориальную целостность государства и связность экономического пространства страны. В экономической географии есть такое понятие, как «транспортная теорема», которая гласит: сохранение единства государства возможно тогда и только тогда, когда развитие общегосударственной инфраструктуры (информационной, транспортной, энергетической и т. п.) опережает экономическое развитие регионов. Это пороговый показатель, за который выходить нельзя [<http://e-libra.ru/read/508512-transportnaya-teorema.html>].

Выступая на совещании «О перспективах развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации» 27 мая 2013 г. Президент Российской Федерации В.В. Путин сказал: «Обеспечение связности территорий, создание условий для быстрого передвижения людей и грузов является ключевым приоритетом нашей экономической и социальной политики. Это означает новые возможности для роста экономики страны, для развития регионов, для развития рынка труда, для перемещения людей».

О связности территории России говорится в Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации (СНТР), утвержденной указом Президента России № 642 от 1 декабря 2016 г. [8]. В СНТР определены 7 «больших вызовов» и 7 приоритетов научно-технологического развития, которые должны отвечать на эти вызовы. В их числе — приоритет пространственного развития страны: *связность территории РФ за счет создания интеллектуальных транспортных и телекоммуникационных систем, а также занятие и удержание лидерских позиций в создании международных транспортно-логистических систем, освоении и использовании космического и воздушного пространства, Мирового океана, Арктики и Антарктики*.

Для поиска и воплощения в жизнь таких решений в октябре 2018 г. при Совете по науке и образованию при Президенте РФ, согласно Постановлению Правительства РФ от 17.01.2018 № 16 «Об утверждении Положения о создании и функционировании советов по приоритетным направлениям научно-технологического развития Российской Федерации»,

были созданы 7 советов — по числу приоритетных направлений.

В майском указе Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» задачи по обеспечению связности территории страны включены в несколько национальных программ и проектов. Транспортную связность должны обеспечить нацпроект «Автомобильные дороги» и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры».

Связность территории — необходимое условие для достижения таких результатов, как:

- удовлетворение потребностей человека, социальных групп, развитие общества (социальное измерение связности территории, формирование социальных стандартов и обеспечение их исполнения);
- удовлетворение запросов хозяйствующих субъектов, развитие экономики (экономическое измерение связности территории);
- обеспечение государственных и муниципальных нужд, реализации полномочий органов государственной власти и местного самоуправления (политическое и управленческое измерение связности территории, стратегическое планирование социально-экономического развития, обеспечения национальной безопасности).

Безусловным преимуществом, богатством России является ее огромная территория с колоссальными запасами природных ресурсов. Но это и очевидные риски — крайне неравномерное социально-экономическое развитие регионов, их дифференциация по качеству жизни людей, по условиям для хозяйственной деятельности, высокий уровень транспортных издержек, включая затраты на поддержание в нормативном состоянии инфраструктурных объектов в суровых климатических условиях.

Важный критерий единства страны — связность пространства, то есть возможность перемещения людей и грузов в приемлемое время, в нужном объеме и за доступную плату.

Из-за отсутствия дорог с твердым покрытием более 10% населения (15 млн человек) в весенний и осенний периоды остаются отрезанными от транспортных коммуникаций. Не имеют связи с сетью автомобильных дорог по дорогам с твердым покрытием 46,6 тыс. населенных пунктов, или 31%

общего числа населенных пунктов. Население каждого из 260 таких населенных пунктов составляет более 1000 человек. Не завершено формирование опорной сети дорог в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока. Но что говорить о сельских населенных пунктах, когда до сих пор нет дороги к столице целого субъекта РФ — автономного округа, Нарьян-Мару, который располагается на северо-востоке европейской части Российской Федерации.

Даже в европейской части России сохранилось значительное число населенных пунктов, изолированных от магистральной транспортной сети и не имеющих доступа к базовым социальным услугам. Существенно острее эти проблемы в Сибири и на Дальнем Востоке.

Неравномерное распределение населения по территории России крайне отрицательно сказывается на всех сферах жизни общества и государства. Возникает угроза территориальной целостности — регионы страны инфраструктурно не связаны друг с другом. Много населенных пунктов не имеют дорог, в них не развивается инфраструктура, вследствие чего происходит отток специалистов из этих областей в центр. Эффективная территория страны как бы сжимается. Эффективная территория страны — это пригодная для хозяйственного освоения территория. Эффективная территория России составляет 5,5 млн км² (пятое место в мире).

Подвижность населения России в 4 с лишним раза меньше, чем в развитых странах с обширной территорией (США, Канаде и Австралии), и примерно в 3 раза меньше, чем в странах Западной Европы. В результате в России в настоящее время ограничиваются права граждан на передвижение. Согласно ч. 1 ст. 27 Конституции Российской Федерации, «каждый, кто законно находится на территории Российской Федерации, имеет право свободно передвигаться, выбирать место пребывания и жительства».

Сохранение территориальной целостности — одна из приоритетных функций государства. Этому может способствовать регулирование территориального развития отдельных регионов. Конечной целью подобного регулирования должна стать поддержка социальной мобильности населения.

Ограничивает мобильность населения Российской Федерации также изношенность транспортной инфраструктуры. В малонаселенных районах все

сложнее становится осуществлять весь комплекс работ и услуг по инфраструктуре, необходимый для развития производства и обслуживания населения.

4. Состояние транспортной инфраструктуры России

4.1. Общее состояние транспортной инфраструктуры России

Инфраструктура представляется элементом общественного блага, ответственность за обеспечение которого ложится на государство. Строительство автомобильных дорог, развитие железнодорожного транспорта, модернизация и сооружение новых морских и воздушных портов — довольно капиталоемкий процесс, который без участия государства не обходится ни в одной стране.

Износ основных производственных фондов на транспорте на 2016 г. составлял 56%, на железнодорожном транспорте составляет 36,5%, на морском — 38,8%, на внутреннем водном — 56,8%, на автобусном — 60,4%, грузовом автомобильном — более 51,5% и на воздушном — 41,8% [9, 10, 13].

Серьезной проблемой является медленный темп повышения уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений из-за ухудшения их технического состояния, почти 80% из них эксплуатируется 50—70 лет и более, только 17,3% сооружений, подлежащих декларированию, имеют нормальный уровень безопасности. Технический флот государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства изношен на 85%. Износ коммерческого флота составляет 75%. К 2020 году подлежит списанию 85—90% судов.

Для труднодоступных районов Крайнего Севера и Дальнего Востока морские суда зачастую являются практически единственным видом транспорта, способным перевозить крупные партии грузов. В основном с помощью морских перевозок решается и может решаться в будущем проблема как «северного завоза», так и освоения природных ресурсов соответствующих территорий.

Критическое положение складывается с транспортной доступностью районов Крайнего Севера, Дальнего Востока и значительной части Сибири.

Районы, труднодоступные для населения, оказались в транспортном плане за пределами внимания государства. В сфере интересов преобладает

транзит объемных ресурсных грузов на большие расстояния, что, считается, приносит большую прибыль. Воздушный транспорт очень дорог и не имеет такого массового использования. Непринятие во внимание вопроса социальной значимости малого транспорта на ближние расстояния в отдаленных районах России приводит к транспортной дискриминации населения и может представлять угрозу потери суверенитета России на огромных пространствах, особенно Сибири [11].

4.2. Инфраструктура автомобильного транспорта

Сегодня автотранспорт обеспечивает около 3/4 от общего объема грузо- и пассажироперевозок, выполняемых всеми видами транспорта, и значимость автотранспорта в экономике Российской Федерации с каждым годом возрастает. Существенное повышение значимости автомобильных дорог вызвано тремя основными причинами: изменение образа жизни населения — автомобиль является самым популярным средством передвижения, переориентация ряда отраслей экономики на автотранспортные перевозки, а также рост популярности автотуризма.

Несмотря на динамичное развитие транспортного комплекса, он все больше превращается в «узкое место» экономического роста, несмотря на наличие стабильного роста спроса на пользование ресурсами дорожной сети (6—7% в год). При этом стабильный рост спроса на услуги дорожной сети происходит на фоне многолетнего накопленного дефицита и низких темпов прироста инфраструктуры. Доля скоростных автомобильных дорог России в общей протяженности составляет порядка 0,3%, что в разы меньше, чем в других странах.

Количественные и качественные характеристики существующей в настоящее время в России дорожной инфраструктуры не позволяют в полной мере и эффективно удовлетворять спрос растущих сегментов национальной экономики, поддерживать должный уровень мобильности населения, обеспечивать конкурентоспособные позиции на мировом рынке транспортных услуг [13].

В стране явно недостаточные темпы расширения автодорожной сети, низкое качество дорожного строительства, неравномерное обеспечение дорогами различных регионов страны — все эти факторы

существенно снижают эффективность российской экономики и негативным образом влияют на потенциал ее дальнейшего развития. Кстати, Китай за две-три недели строит столько же автодорог, сколько мы за год.

Базовая сеть автомобильных дорог с твердым покрытием сформировалась в России лишь к концу 1980-х гг., т. е. на 100 лет позже, чем в ряде стран мира с развитой автомобилизацией. По всем своим основным характеристикам (протяженность, конфигурация, пропускная способность, осевая нагрузка) эта дорожная сеть не соответствовала даже тем объемам движения и грузовой работы, которые были в указанный период.

В России размер транспортной составляющей в себестоимости продукции достигает 15—20%, в странах с развитой экономикой данный показатель составляет 7—8%. В целом ежегодные потери российской экономики (прямые экономические потери) от плохого состояния дорог и недостаточного уровня их развития, по самым скромным меркам, составляют около 3% от ВВП России (примерно 500 млрд руб.) [12].

Согласно Международному рейтингу конкурентоспособности, Россия находится на 64-м месте из 144 рейтингуемых стран по качеству транспортной инфраструктуры, при этом наихудшие позиции РФ занимает по качеству автомобильных дорог (123-е место). Плотность сети автомобильных дорог с поправкой на плотность населения (коэффициент Энгеля) существенно ниже, чем во всех странах БРИКС. Даже в европейской части России этот показатель ниже, чем в Индии, Бразилии и ЮАР. Доля скоростных дорог (1а и 1б) в общей протяженности автомобильных дорог не превышает 1% (5 тыс. км).

Для успешного функционирования транспортной отрасли требуется наличие связей между всеми регионами страны. Для автомобильного транспорта такой связью, т. е. путями сообщения, являются автомобильные дороги. К сожалению, далеко не все районы страны связаны между собой.

4.3. Инфраструктура железнодорожного транспорта

Текущая характеристика железнодорожной инфраструктуры: 7 субъектов РФ не имеют железных дорог вообще, в 10 субъектах РФ железнодорожная сеть развита критически слабо; 23 разведанных

крупнейших месторождения ценнейших природных ресурсов не осваиваются из-за отсутствия железнодорожного обеспечения; плотность железных дорог России составляет 5 км/1000 км² площади страны (в других странах этот показатель выше в десятки раз); средний уровень износа основных фондов составляет 58,6%, а значительная их часть находится за пределами нормативных сроков службы [<http://www.transportpath.ru/palons-20-1.html>].

Огромная часть железнодорожных путей в России признана нуждающейся в ремонте. В неудовлетворительном состоянии находятся около 25 тыс. км железнодорожных путей, говорится в докладе Генпрокуратуры, подготовленном для Совета Федерации [<https://vz.ru/news/2018/4/17/918279.html>].

Наблюдаются также оборванность и разорванность линий транспортного каркаса пространства России, поскольку ее опорный каркас складывался и развивался в СССР без учета границ его республик, не оказывавших никакого влияния на трассировку железных дорог. С приобретением этими границами статуса государственных оказалось, что транспортные линии, подходя к государственной границе России, не имеют завершений в виде значительных центров, способных служить контактными узлами (за исключением Мурманска, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Новороссийска и Владивостока).

Так, главная ветка Транссибирской магистрали между Курганом и Омском на протяжении более чем 100 км проходит по территории Северо-Казахстанской области. Среднесибирская магистраль (от Челябинска через Костанай и Кокшетау до Камня-на-Оби) и Южный маршрут Транссиба (Магнитогорск — Астана — Павлодар — Барнаул) пересекают от 700 до 1200 км территории Северного Казахстана [<https://znanija.com/task/25345873>]. В России не существует высокоскоростных железнодорожных магистралей. В последние годы в силу целого ряда причин железнодорожное строительство в России практически не ведется. Для железнодорожного транспорта характерна концентрация грузовых перевозок на отдельных направлениях железнодорожной сети. Основная нагрузка приходится примерно на 10-процентную протяженность ее эксплуатационной длины. Исторически примерно половина всего грузооборота выполняется 1/6 частью железных дорог.

На долю железнодорожного транспорта приходится более 80 и около 40% всего объема соответ-

ственно грузовых и пассажирских перевозок, выполняемых транспортом общего пользования. Железные дороги перевозят ежегодно около 1 млрд тонн груза и 120 тыс. контейнеров, что составляет 43,2% грузооборота страны.

С финансовой точки зрения железнодорожный транспорт является в целом прибыльным, хотя пассажирские перевозки (в особенности пригородные) являются убыточными. Убытки от пассажирских перевозок покрываются за счет доходов от грузовых операций. Основные потребители услуг железных дорог — производители массовых грузов (угля, строительных материалов, черных и цветных металлов и др.). Их спрос на услуги железнодорожного транспорта имеет низкую эластичность, а среднее расстояние перевозки этих грузов так велико, что грузоотправители фактически не имеют другой альтернативы.

Несмотря на то что железные дороги являются наиболее экономичным видом транспорта (в отличие от воздушного и автомобильного транспорта), уступая по уровню себестоимости перевозок лишь трубопроводному и морскому транспорту, развитие железных дорог стало явно отставать от потребностей народного хозяйства.

Высока изношенность парка локомотивов. По оценкам специалистов, средний износ железнодорожного транспорта в РФ составляет 74,9%, в то время как критическим уровнем износа считается показатель, равный 82%. На данном уровне находятся грузовые тепловозы, маневренные тепловозы. Грузовые электровозы находятся на близком к критическому уровню — 78%. В среднем возраст локомотива в стране равен 27,5 г. при сроке службы в 30 лет [<https://transport-exhibitions.com/Market-Insights/Россия/Современное-состояние-железнодорожного-транспорта>].

Спрос на качественные услуги железнодорожного транспорта в РФ растет, однако пока он не может быть удовлетворен. Отрасль имеет ряд проблем, которые трудно решить за короткий срок и без серьезных вложений, а без их решения развитие невозможно. Необходимо не только преодолеть нарастающий износ основных фондов, но и обеспечить условия для создания новой для России инфраструктуры высокоскоростного сообщения. Кроме того, нужно обеспечить транспортную доступность новых малообжитых территорий страны. Для развития и модернизации данной отрасли критически

необходимо привлечение значительных инвестиционных ресурсов, которых пока нет. Следовательно, вопрос о будущем железнодорожного транспорта в России остается открытым.

Строительство железных дорог с привлечением частного капитала вообще практически отсутствует, за исключением проектов нефтегазовых компаний, которые могут позволить себе прокладывать новые железнодорожные пути, и то только за собственный счет. Например, это сделал «Газпром», чьи затраты на строительство 572 км железной дороги на Ямале, по словам А.Б. Миллера, составили 130 млрд руб.

4.4. Инфраструктура авиационного транспорта

Россия занимает первое место в мире по площади государственной территории — 17 млн км². Казалось бы, для транспортного обслуживания такой громадной страны нужна авиация, альтернативы нет, но... В 1991 г. аэропортовая и аэродромная сеть России насчитывала 1450 объектов. Как получилось, что за прошедшие годы закрыто 1222 аэропорта, никто вам вразумительного ответа не даст. А вот в США на гражданскую авиацию работает 19 тыс. аэродромов и аэропортов. У нас же оставшиеся 233 аэродрома и аэропорта уступают числу зарегистрированных только в одном американском штате Аляска — там их 282 [<https://newizv.ru/article/general/29-12-2017/vo-vsey-rossii-aeroportov-ostalos-menshe-chem-na-alyaske>].

Высокая стоимость авиабилетов на внутренние пассажирские перевозки существенно ограничивает граждан в возможности передвижения, поэтому многие из них вынуждены отдыхать и работать в соседних государствах. В результате перенимаются традиции, порядки и культура других народов, тем самым происходит дезинтеграция территориальной и культурной целостности Российской Федерации. Гражданину РФ, проживающему во Владивостоке, ввиду высоких цен на авиабилеты практически невозможно отправиться в Москву. А в то же время возможность посетить столицу Китая — Пекин представляется более вероятной.

Результатом отсутствия гибкой системы ценообразования и высоких цен на пассажирские авиаперевозки становится снижение пассажиропотока на внутренних рейсах. В условиях финансово-экономического кризиса авиаперевозчики из-за

убыточности внутренних рейсов сокращают число направлений, что существенно ограничивает граждан в возможности свободного передвижения.

87% сокращения аэродромной сети страны за последние полтора десятилетия произошло за счет грунтовых аэродромов. В результате многие субъекты Российской Федерации практически полностью лишились сети местных авиалиний.

Стоимость пассажирских перевозок, в частности авиаперевозок, крайне высока. Многие российские граждане, живущие на отдаленных территориях (например, на Дальнем Востоке) и не обладающие достаточными денежными средствами, значительно ограничены в возможностях свободного передвижения. Опасность здесь заключается даже не только и не столько в непосредственном ущемлении конституционных прав граждан из-за обозначенных финансово-экономических факторов. Как известно, некоторые государства уже не одно десятилетие рассматривают российский Дальний Восток и часть Сибири как потенциальную собственную территорию.

Крайне редкой является сеть аэропортов и аэродромов (например, на маршруте Москва — Чита среднее время в пути до ближайшего аэропорта — 2 часа), что негативно сказывается в том числе и на безопасности перелетов.

В 2018 г. российскими авиакомпаниями было перевезено свыше 116 млн пассажиров. Если судить по статистике авиаперевозок, то авиаузел в России вообще один — Москва, на которую приходится 51 млн пассажиров в год (для сравнения, на долю Санкт-Петербурга выпадает всего 8 млн пассажиров, на другие крупные центры — меньше трех, а то и одного миллиона человек).

Многие субъекты Российской Федерации практически полностью лишились как сети местных авиалиний, так и аэродромов местных воздушных линий. Сокращение местных перевозок, закрытие авиалиний, развал авиатранспортной инфраструктуры и другие отрицательные тенденции способны принять необратимый характер, что приведет к полному развалу системы местных аэропортов, эксплуатирующих самолеты региональной авиации, и созданию кризисной ситуации во многих регионах, не обеспеченных альтернативными видами транспорта.

Только 58% аэродромов имеют взлетно-посадочную полосу с искусственным покрытием (ИВПП),

остальные аэродромы имеют грунтовые ВПП. 70% взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием были построены более 20 лет назад, из них за последние 10 лет только на 24% ИВПП проводилась реконструкция. Срочного проведения реконструкции требует 12% взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием, 18% взлетно-посадочных полос с грунтовым покрытием требуют проведения капитального ремонта [<https://rg.ru/2010/04/27/avia.html>].

Большая часть территории России характеризуется низкой плотностью населения и огромными расстояниями между городами. В этих условиях авиационный транспорт является незаменимым с точки зрения интеграции территории страны.

Износ авиапарка, прежде всего в субъектах азиатской части России, оказался столь велик, что, несмотря на постоянное повышение тарифов, местные авиалинии перестают быть рентабельными и закрываются. По данным отдельных источников, объем авиаперевозок сократился в 4—10 раз. Износ парка воздушного транспорта и непрерывное повышение тарифов, прежде всего пассажирских, фактически ведут к утрате российским обществом своего пространственного единства как на общегосударственном, так и на межрегиональном и региональном уровнях. Дальний Восток оказался слабо привязан к общероссийскому экономическому, информационному и транспортному пространству, что представляет собой угрозу национальной безопасности страны.

4.5. Инфраструктура морского транспорта

В России- действуют 63 морских грузовых порта. По данным Минтранса РФ, за 2016 г. грузооборот морских портов составил 860 млн т. Однако 80% приходится на экспортные грузы: нефть, зерно, уголь. 100% экспортного зерна отгружается через морские порты. Таким образом, структура грузооборота отражает сырьевую направленность российской экономики. Лишь 9% грузооборота приходится на импорт, который в основном отгружается в контейнерах, в которых перевозятся в основном автомобили, оборудование, высокотехнологичные товары.

Следует отметить, что с 2000 г. уделялось большое внимание повышению грузооборота морских портов. Так, в результате выполнения мероприятий Федеральной целевой программы «Модернизация

транспортной системы России» в 2002—2009 гг. введены современные высокотехнологичные механизированные перегрузочные комплексы мощностью 317 млн т. В результате проведенных мер количество грузовых причалов выросло с 322 в 2000 г. до 887 в 2015 г. Объем перегруженных грузов увеличился за тот же период с 82,9 млн т до 676,7 млн т, 539 млн т из которых — экспортные грузы.

Однако, несмотря на активное развитие морских портов в последнее время, следует признать, что в России, при наличии спроса, практически отсутствуют современные причалы, способные принимать суда с осадкой до 18 м, с производительностью погрузки до 3500 т в час, или 150 контейнеров в час на одно судно, современные рефтерминалы, терминалы СПГ и т. п. [www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_213628/].

Также порты испытывают проблемы с недостаточно развитой инфраструктурой подъездных автомобильных и железнодорожных путей, а также дефицит высокотехнологичных логистических центров. Кроме того, следует отметить, что инфраструктура морских портов адаптирована под транспортировку сырья, что объясняется экспортной структурой грузооборота. Этот фактор сказывается на том, что морские порты не имеют необходимую инфраструктуру для транспортировки товаров обрабатывающей промышленности, высокотехнологичных продуктов, которые перевозятся в контейнерах или колесным транспортом.

4.6. Состояние мостов в России

Как считали римские архитекторы, в городе, стоя на одном мосту, человек должен видеть мосты слева и справа. Это правило у нас соблюдается только в Питере — городе, построенном по европейскому принципу. А так в России один мост с другого в телескоп не разглядишь. Поэтому появление любых мостов через великие русские реки — это грандиозное событие, и строятся они десятилетия. Шестикиллометровый мост через Волгу в Ульяновске строили больше 20 лет, с 1986 по 2009 г. [<https://www.rbc.ru/newspaper/2016/05/25/573de5139a79478774746561>].

По данным Росстата на конец 2014 года (последние доступные), в России было 42 тыс. мостов и тепловодов — всего на 200 штук больше, чем в 2000 г.

Отстает Россия и по числу железнодорожных мостов. На железных дорогах РЖД — 30,5 тыс.

мостов и путепроводов общей протяженностью 993 тыс. погонных метров — почти столько же по количеству и вдвое меньше по протяженности, чем на автомобильных дорогах в России. В США только на железных дорогах — 100 тыс. мостов.

42 тыс. мостов, или 72,5 тыс. с железнодорожными, — много это или мало для страны, по территории которой протекает 2,8 млн рек? Через США протекает 250 тыс. рек, а мостов на них — 600 тыс. вместе с железнодорожными.

Каждый девятый мост в России — деревянный. За последние 15 лет их общая протяженность сократилась примерно на 30%. Больше всего их в Хабаровском крае — 706, или свыше 60% от общего числа, в Архангельской области 66% всех мостов — деревянные, в Забайкальском крае — 624 деревянных моста, почти половина, в Иркутской области — 569, больше 40%.

За три месяца 2016 г. в Приморье обрушились целых четыре моста. В том числе 23 февраля в р. Литовка вместе с проезжавшим автомобилем рухнули два пролета моста на трассе Артем — Находка — порт Восточный. К счастью, никто не пострадал. Ущерб региональному бюджету оценили в 30 млн руб.

В конце 2015 г. один за другим упали три моста в Архангельской области. Сначала 20 октября рухнул мост через реку Вага в Вельском районе 1966 г. постройки. Без автомобильного сообщения с райцентром остались 12 тыс. человек, 200 детей не смогли посещать школу.

Из общего количества мостов примерно 10% находятся в небезопасном состоянии, а в ряде регионов до 30%.

Почему со строительством мостов есть проблемы? Невыгодно. Мост — самая дорогая часть дороги. Один километр обычной однополосной дороги по земле в среднем стоит 101,7 млн руб., моста — 579 млн руб.

5. О роли «Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» в повышении связанности территории России

«Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» (СПР) (утверждена распоряжением Правительства РФ от

13 февраля 2019 г. № 207-р) разрабатывалась Минэкономразвития России в течение нескольких лет, в нее закладывались многие положения о связанности территорий страны. Подчеркивалось, что главное в концепции Минэкономразвития России — повышение связности территорий в основной зоне расселения и создание опорных центров там, где плотность низкая [14].

Основные идеи и методические подходы к разработке концепции СПР были представлены на XV Общероссийском форуме «Стратегическое планирование в городах и регионах» в октябре 2016 г. в Санкт-Петербурге. СПР предлагалось строить на основе определенных принципов, в числе которых: пространственное сплочение — обеспечение территориальной целостности России и ее связности; пространственная доступность социальных благ — обеспечение равных возможностей для реализации прав и свобод граждан за счет сокращения чрезмерных межрегиональных и внутрирегиональных различий в уровнях социально-экономического развития субъектов Российской Федерации и муниципальных образований; комплексный подход — учет геополитических факторов в неразрывной связи с экономическими и социальными, гармонизация макроэкономической, отраслевой и социальной эффективности реализации проектов пространственного развития, обеспечение их экологической ориентированности; сбалансированность пространственного развития — предотвращение процессов сверхконцентрации и дальнейшего оттока населения Сибири и Дальнего Востока, депопуляции сельских территорий и малых городов, содействие появлению новых территорий роста, инфраструктурное обеспечение пространственного развития экономики и социальной сферы; взаимная дополняемость системы государственного регулирования и рыночных механизмов саморегулирования пространственного развития.

Важной задачей Стратегии пространственного развития России на долгосрочный период должно было стать формирование такого состава макрорегионов, который позволит обеспечить интеграцию всех без исключения субъектов Российской Федерации в единое экономическое пространство при сохранении их самостоятельности, в связи с чем в качестве стратегической цели на горизонт до 2040—2050 гг. должна быть поставлена задача

непрерывного (сплошного) подразделения всей территории страны на макрорегионы.

В 2016 г. Минэкономразвития России представило Концепцию Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 г., в которой говорилось о необходимости повысить связность российского пространства, в полной мере задействовав потенциал межрегиональной интеграции, формируя глобальный конкурентный облик новых, более мощных пространственных структур — макрорегионов — с учетом эффективной специализации и кооперации хозяйственных комплексов входящих в них регионов [<https://freedocs.xyz/pdf-469937557>].

Президент Владимир Путин в послании к Федеральному собранию 1 марта 2018 г. назвал одними из стратегических задач пространственное развитие страны, обеспечение связанности территорий и их устойчивого развития, преодоление разницы в уровне жизни.

Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» Правительству Российской Федерации на основе Стратегии пространственного развития РФ поручено разработать с участием органов государственной власти субъектов Российской Федерации и до 1 октября 2018 г. утвердить комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, предусматривающий реализацию к 2024 г.:

- повышение экономической связанности территорий Российской Федерации через расширение и модернизацию железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры;
- «одним из свойств экономического пространства выступает связанность, которая играет существенную роль в тех случаях, когда требуемый полезный результат не может быть достигнут за счет использования одного из элементов системы без согласования с интересами других».

Представляется, что для получения объективного представления о связанности социально-экономического пространства необходимо исследовать экономическое и социальное пространство комплексно.

Сегодняшняя рассогласованная политика в этой сфере приводит к необоснованному стягиванию

населения крупными промышленными центрами и агломерациями. Экспертами прогнозируется дальнейшее сокращение численности населения средних и малых городов. Особенно сильно страдают малые города, которые служат основными поставщиками рабочей силы и интеллектуальных ресурсов. Не случайно Президент РФ отнес к основным вызовам и угрозам экономической безопасности неравномерность пространственного развития, усиление дифференциации регионов и муниципальных образований по уровню и темпам социально-экономического развития.

К основным негативным тенденциям пространственного развития современной России можно отнести усиление роли крупных городов в экономике страны и концентрацию экономической деятельности в центрах экономического роста, которых у нас не так уж и много. Сегодня на территории, составляющей лишь 5% от территории страны, производится свыше 40% суммарного валового регионального продукта.

Сохраняется и низкая транспортная доступность территорий страны, в том числе недостаточная связанность центров экономического роста, наличие узких мест на подъездах к морским портам и крупным международным пунктам пропуска. Следует констатировать, что мы еще не научились в полной мере использовать наш огромный транзитный потенциал.

В. В. Путин предложил развернуть масштабную программу пространственного развития России, включая развитие городов и других населенных пунктов, и как минимум удвоить расходы на эти цели в предстоящие шесть лет. Принципиально важно создать такие условия, при которых все без исключения территории нашей страны получают возможность развиваться и реализовывать свои конкурентные преимущества и экономическую специализацию.

27 июня 2018 г. Председатель Совета Федерации В. И. Матвиенко провела парламентские слушания «О разработке Стратегии пространственного развития Российской Федерации», подготовленные и организованные Комитетом Совета Федерации по экономической политике.

Участники парламентских слушаний отмечали, что в настоящее время основными тенденциями пространственного развития Российской Федерации являются:

- усиление роли крупнейших городов в экономике страны;
- концентрация экономической деятельности в ограниченном числе центров экономического роста;
- нарастание транспортных и экологических проблем, социальных диспропорций в крупнейших городах и на прилегающих территориях, сокращение численности населения малых и средних городов;
- исторически сформировавшаяся в ряде субъектов Российской Федерации экономическая специализация, препятствующая развитию востребованных на рынке производственных отраслей экономики;
- низкая миграционная подвижность населения внутри страны, замедляющая структурные изменения на рынках труда в субъектах Российской Федерации;
- низкая транспортная доступность территорий Российской Федерации;
- недостаточное использование транзитного потенциала Российской Федерации на направлениях «запад — восток» и «север — юг».

В утвержденной Правительством России Стратегии много говорится об основных проблемах пространственного развития Российской Федерации и ни слова о проблемах связанности территорий России.

В Стратегии говорится о сформированных в стране около 40 крупных и крупнейших городских агломераций (свыше 0,5 млн человек), в большинстве из которых численность населения с начала 2000-х гг. устойчиво растет и в настоящее время превысила 73 млн человек. Но Стратегия умалчивает о судьбе средних и малых городов, которые заплатили немалую цену за демографический и экономический рост крупных и крупнейших городов.

Выступая на Гайдаровском форуме в Москве, председатель Счетной палаты Алексей Кудрин заявлял, что «если мы хотим скачок, то крупные агломерации в ближайшие шесть лет дадут его больше, чем другие» [<https://www.forbes.ru/biznes/371307-sobyanin-i-kudrin-posporili-o-dostizhenii-zadachputina>].

По сути, нам предлагается продолжить и далее стягивать население в крупные агломерации. Между

тем агломерация — это не панацея. У нас 20 субъектов — 70% ВВП, и это не изменилось практически за последние 10—15 лет.

Разрыв между 10% богатых и 10% бедных — в 15 раз, почти не изменился. Это означает, что нам нужно в Стратегии пространственного развития, в плане действий, который должен быть по итогам, предусмотреть такие инструменты, чтобы все регионы имели возможность куда-то вписаться. Не так, чтобы у нас очередь стояла и какой-то из регионов так и не имел шансов ее выстоять, а чтобы для всех регионов были свои типы политики.

В Стратегии пространственного развития очень мало пространства, она концентрируется на городах. А пространственный вектор развития куда делся? Мы будем прирастать Сибирью либо мы будем ее де-факто терять? Потому что удельный вес всех сибирских округов или регионов, кроме Якутии и Дальнего Востока, падает в ВРП России.

Заключение

Распад СССР обернулся для России значительным упадком ее международного влияния, резким повышением рисков и угроз ее национальной безопасности, снижением возможностей защиты и продвижения за рубеж национальных интересов.

Возрастание геополитических рисков проявилось и в приближении государственных границ к жизненно важным центрам России. Возникли множественные потенциальные угрозы сухопутным, воздушным, морским транспортным каналам. На политическое позиционирование страны стали оказывать существенное влияние экономически малоосвоенные и удаленные российские территории. Плохо связанные транспортно или вообще оторванные от индустриального центра, они вызывают нездоровый интерес у перенаселенных соседей. Целостность экономического пространства страны, крепость связей между ее регионами в гораздо большей мере, чем ранее, стали зависеть от уровня развития транспорта.

Литература [References]

1. Стратегия связанности. [Strategy of connectedness (Russia).] <https://mai.ru/cloud/2018/4-09/pdf/NTR.pdf>
2. Тархов С. А. Изменение связанности пространства России (на примере авиапассажирского сообщения). М. — Смоленск: Ойкумена, 2015. 154 с. [Tarkhov S. A.

- Changing the connectedness of the space of Russia (on the example of air-passenger traffic). М. — Smolensk: Oikumena, 2015. 154 p. (Russia).]
3. Кузнецова Т. Е. Российское пространство и проблемы его организации // Вопросы государственного и муниципального управления. 2010. № 1. [Kuznetsova T. E. Russian space and the problems of its organization "Issues of state and municipal management". 2010. No. 1 (Russia).]
 4. Симарова И. С. Обоснование регионального развития с учетом связанности экономического пространства. Автореферат диссертации. Тюмень. 2014. [Simarova I. S. Rationale for regional development, taking into account the connectedness of the economic space. Abstract of dissertation. Tyumen. 2014 (Russia).]
 5. Гранберг А. Г. Основы региональной экономики: 3-е изд. М.: ГУ ВШЭ, 2003. [Granberg, A. G. The Basics of the Regional Economy: 3rd ed. M.: State University Higher School of Economics, 2003 (Russia).]
 6. Россия — страна умирающих деревень. [Russia is a country of dying villages (Russia).] <http://rusrand.ru/analytics/rossiya--strana-umirayuschih-dereven-chast-I>
 7. Современное состояние транспортной инфраструктуры и проблемы развития транспортной логистики в РФ. [The current state of the transport infrastructure and the problems of development of transport logistics in the Russian Federation (Russia).] <https://www.informio.ru/publications/id4027/Sovremennoe-sostojanie-transportnoi-infrastruktury-i-problemy-razvitiya-transportnoi-logistiki-v-RF>
 8. Стратегия научно-технологического развития Российской Федерации. Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 г. № 642. [Strategy for the scientific and technological development of the Russian Federation. Approved by Decree of the President of the Russian Federation dated December 1, 2016 No. 642 (Russia).]
 9. Транспорт в России. 2018: Стат. сб. / Росстат. Т. 65 М., 2018. [Transport in Russia. 2018: Stat.sb / Rosstat. T. 65. М., 2018 (Russia).]
 10. Казакова М. В., Поспелова Е. А. Качество инфраструктуры как одно из ограничений экономического роста: сравнительный анализ России и стран мира // Экономические отношения. 2017. Т. 7. № 3. [Kazakova M. V., Pospelova E. A. Quality of infrastructure as one of the limitations of economic growth: comparative analysis of Russia and the world countries // Ekonomicheskie otnosheniya. 7 (3): 247—268 (Russia).] doi: 10.18334/eo.7.3.38071
 11. Транспортная дискриминация в России. [Transport discrimination in Russia (Russia).] https://vpk.name/news/124077_transportnaya_diskriminaciya_v_rossii_regionalnyii_tehnologicheskii_aspekt.html
 12. О перспективах развития сети автомобильных дорог на территории Российской Федерации. Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации // Аналитический вестник № 3 (556). М., 2015. [On the prospects for the development of the road network in the Russian Federation". Analytical Department of the Office of the Federation Council. Analytical Bulletin number 3 (556). М., 2015 (Russia).]
 13. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. [Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 (Russia).]
 14. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. [Spatial Development Strategy of the Russian Federation for the period up to 2025 (Russia).]

Сведения об авторе

Соколов Юрий Иосифович: полковник в отставке, Российское научное общество анализа риска

Количество публикаций: более 200

Область научных интересов: риски ЧС и высоких технологий

Контактная информация:

Адрес: 121614, г. Москва, ул. Крылатские Холмы, д. 30, к. 4

E-mail: filat1937@yandex.ru

Дата поступления: 03.07.2019

Дата принятия к публикации: 02.10.2019

Дата публикации: 30.04.2020

Came to edition: 03.07.2019

Date of acceptance to the publication: 02.10.2019

Date of publication: 30.04.2020