

Россия в 2017 году. Чем закончатся эксперименты со страной?

отработанным технологиям) будут обеспечивать дальнейший научно-технический прогресс и появление в России «умной» экономики!

### **3.5. Какие реформы нужны России?**

Корпорацией «Роснано» разработано новое разрушительное оружие. Наглые рыжие молекулы за полгода уничтожают энергосистему любого государства.

*Современный анекдот*

Перспективы модернизации и возможность трансформации российской экономики можно оценить, обратившись к известным результатам российских реформ, проводившихся в последнее десятилетие. Принципиально важной в этом контексте представляется судьба так называемых «естественных монополий».

1 июля 2008 года прекратила свое существование государственная компания РАО ЕЭС. Правопреемниками «империи Чубайса» стали 24 бывших «дочерних» предприятия холдинга. В соответствии со сформулированными целями реформы электроэнергетики произошло разделение естественной монополии по видам бизнеса. Генерация энергии перестала быть государственной.

Достаточно ли денег выручил для государства российского А. Б. Чубайс, в очередной раз распродавая государственную собственность, оценить сложно. По некоторым данным, в 1998–2005 годах на ремонт и обновление ресурсов в энергетике могло бы пойти 39,5 млрд долларов. Эти деньги были получены от потребителей. Однако их направили не на модернизацию, а на создание более тысячи коммерческих структур в энергетике. Не было другого достойного объекта для инвестирования государственных денег? Был! К лету 2009 года износ оборудования на более чем половине гидротурбин, установленных

на 110 обследованных российских ГЭС, составлял более 95 %. На теплоэлектростанциях (ТЭЦ) более половины оборудования имело оставшийся ресурс менее 10 %. За 1998–2008 годы тарифы на электроэнергию в России под песни о том, что их надо довести до мирового уровня, возросли с 1 цента за кВт·ч до 10 центов за кВт·ч. Значение тарифа в промышленности в результате в 1,5 раза превысило среднее значение тарифа для промышленности в Китае и США<sup>1</sup>.

Хорошо известно, как развивали энергетику в 1920–1970-е годы: в соответствии с планом ГОЭЛРО, в соответствии с пятилетними планами строились новые ТЭЦ, ГЭС и АЭС. О замечательном менеджменте А. Б. Чубайса известно лишь то, что ни одной новой ТЭЦ, ГЭС или АЭС за 1992–2009 годы построено не было. Удалось лишь ввести в строй Бурейскую ГЭС, остававшуюся от проклятого советского прошлого. Не нужно быть таким великим экономистом и менеджером, как Анатолий Борисович, чтобы понять, что без строительства новых электрических станций развития энергетики в стране происходит не будет.

Меньше чем через год после «кончины» РАО ЕЭС страна столкнулась с трагическими событиями: тяжелая техногенная катастрофа произошла на Саяно-Шушенской ГЭС. Погибли десятки людей. На восстановление станции придется в течение 5 лет потратить более 40 млрд руб. Кто будет платить? Чубайс?

Будет ли в этой ситуации двигаться вперед энергетика? Будут ли вкладывать в техническую реконструкцию отрасли деньги частные инвесторы? Возможна ли модернизация всех остальных отраслей экономики без надежного обеспечения энергоснабжением?

Итак, реформа электроэнергетики, главной целью которой была максимально возможная приватизация данной отрасли, привела к трагедии на Саяно-Шушенской ГЭС.

---

<sup>1</sup> Немощная энергетика. В отрасли крутятся миллиарды, а на ремонт электростанций денег нет // Аргументы и факты. 2009. № 47. С. 20–21.

Еще одна отрасль, которая не давала покоя российским реформаторам, — железнодорожный транспорт. Здесь реформа началась в 2000 году. В 2003 году была создана структура ОАО «РЖД», однотипная с РАО ЕЭС. В октябре 2010 года реформа железнодорожного транспорта должна закончиться. «В рамках реформы ОАО «РЖД» провело реструктуризацию всего имущества и сейчас является большим холдингом, в котором находится более сотни различных компаний», — заявил президент Центра стратегических разработок М. Дмитриев на круглом столе, посвященном проблеме железнодорожной отрасли<sup>1</sup>.

Слово «реструктуризация» не должно никого обманывать. Речь идет о денационализации и/или приватизации важнейшей отрасли российской экономики. ОАО «РЖД» выступило в роли душеприказчика богатейшего наследия, созданного за 150 лет существования российских железных дорог. Как и в случае с реформой энергетики, предполагалось, что раздача и распродажа государственного имущества в частные руки обеспечит «ниагарские водопады» инвестиций, необходимых для обновления материально-технической базы отрасли. Дело в том, что отставание российского железнодорожного хозяйства от передовых зарубежных аналогов, по разным оценкам, составляет от 50 до 70 лет. В Европе используется подвижной состав (тепловозы и электровозы) пятого поколения, а в России, по словам президента «РЖД» В. И. Якунина, не хватает и локомотивов второго поколения.

К началу 2000-х годов ситуация в железнодорожном хозяйстве была во многом похожа на железнодорожный кризис 1920–1921 годов. Но тогда была гражданская война. А в 1990-е годы были осуществлены радикальные рыночные реформы.

На реформу было отведено десять лет, которые заканчиваются. Что удалось сделать?

Появилось 2,5 тыс. так называемых «операторов вагонов», которые получили более 200 тыс. в основном новых вагонов

---

<sup>1</sup> [www.regnum.ru/news/1231638.html](http://www.regnum.ru/news/1231638.html). 1 декабря 2009 года.

и стали перевозить в основном наиболее доходные грузы: нефть, сжиженный газ, минеральные удобрения и т. п. Малодоходные грузы (уголь, песок, цемент и др.) продолжала возить ОАО «РЖД». Для еще пущего развития конкуренции в 2008 году была создана Первая грузовая компания, которой тоже было передано 200 тыс. вагонов. Оставшиеся вагоны для еще более интенсивной конкуренции должна получить Вторая грузовая компания. В рамках проводимой приватизации железнодорожной отрасли десятки крупных предприятий были преобразованы в так называемые дочерние и зависимые акционерные общества. Эти структуры начали продавать пакеты акций, за счет чего предполагалось выручить средства на обновление производства.

Вокруг реформы на протяжении всего ее осуществления идет непрерывная дискуссия. Некоторые авторы считают, что результативность реформы должна оцениваться не специальными техническими критериями, а тем, насколько снизился грузовой тариф, какие новые виды грузов «переключились на рельсы», насколько уменьшились государственные инвестиции в железнодорожную отрасль. По всем этим позициям больших успехов пока не видно. Не претерпела изменений и тарифная система. Некоторые эксперты считают, что тарифы должны быть низкими и формироваться на несколько лет вперед. Кроме того, они должны учитывать специфику регионов — а на данный момент тарифная система единая для всей страны. Но тарифная сетка остается предметом некоего закулисного торга и затем предлагается как очередная оптимальная мудрость.

Для автора же одним из наиболее важных показателей результативности реформы является прирост сети железных дорог. Он происходил почти непрерывно с 1837 года. В 1890-е годы, когда строилась Транссибирская магистраль, ежегодно в целом по стране вводилось 2,5 тыс. км рельсовых путей. В советский период дороги и разрушались (Гражданская война 1918–1922 годов, Великая Отечественная война 1941–1945 годов), и быстро восстанавливались, и строились совершенно новые линии.

## Россия в 2017 году. Чем закончатся эксперименты со страной?

Но усредненный показатель хуже, чем при Витте. В постсоветский период практически ничего не строилось, но произошло сокращение железнодорожной сети на несколько тысяч километров. Кстати, из дореволюционного и советского наследства России и остальным бывшим республикам СССР досталось примерно по 70 тыс. км.

Не стал исключением в плане развития железнодорожной сети и период проведения железнодорожной реформы. В 2009 году ОАО «РЖД» отчиталось о строительстве более 80 км магистральных железных дорог. А наиболее загруженный полигон рельсовых путей (до 80 % всей нагрузки) — это 8 тыс. км. По-хорошему надо бы строить вторые, третьи, четвертые пути, не говоря уже про совершенно новые железнодорожные трассы.

Разумеется, у ОАО «РЖД» за прошедшие годы был целый ряд весьма существенных достижений. Но можно ли говорить о том, что в рамках реформы железнодорожного транспорта был накоплен положительный опыт модернизации?

Большим событием в декабре 2009 года стало начало регулярного движения между Санкт-Петербургом и Москвой высокоскоростного пассажирского поезда, способного развивать скорость до 250 км/ч. Казалось бы, можно только радоваться тому, что Россия наконец-то вошла в число стран, располагающих высокоскоростными магистралями. Но для специалистов это событие особо радостным не стало. И на это есть причины.

Во-первых, на трассу вышел не продукт отечественной науки, техники и промышленности под названием «Сокол», который так и не взлетел. Огромные деньги были заплачены за высокоскоростной поезд «Сапсан» немецкого производства.

Во-вторых, приспособление дороги, построенной еще в 1843–1851 годах под руководством выпускников Института корпуса инженеров путей сообщения П. П. Мельникова и В. О. Крафта, под еще и высокоскоростное движение «Сапсана» многим специалистам представляется экономически и технологически

неоправданным. Большое количество грузовых поездов вынуждены в этой ситуации двигаться «другим путем», что не может не увеличить себестоимости перевозок. Значительно сокращено число пригородных электропоездов, которыми пользовались жители Твери и ряда других населенных пунктов. Самая знаменитая и самая лучшая российская магистральная железная дорога может превратиться в своеобразный тромб в «теле» всего железнодорожного «организма».

В-третьих, в СМИ появилось сообщение о пуске в Китайской Народной Республике высокоскоростного пассажирского поезда со скоростью 350 км/ч. Что несколько обидно. Победители-ученики во многих отношениях уже обошли побежденных учителей.

В-четвертых, в апреле 2010 года автор «проглядел все глаза», но на табло в вагоне «Сапсана» скорости больше 200 км/ч (не 250!) так и не увидел. А это уже не **высокоскоростной** (начинается с 250 км/ч), а просто скорый поезд. С такой же скоростью можно было прокатиться и на ЭР-200, но кресла в ЭР-200 были удобнее.

Можно ли считать эксплуатацию «Сапсана» настоящим прорывом в транспортных технологиях? Не является ли запуск «Сапсана» своеобразной «пирровой победой»? Можно бросить сотни миллионов долларов на решение какой-то эффектной задачи, а десятки миллионов людей будут по-прежнему ездить в пригородных электричках без туалетов со средней скоростью 30 км/ч.

Складывается впечатление, что энергетическая, железнодорожная и некоторые другие реформы проводятся для чего угодно, но только не для усиления экономического потенциала страны, не для улучшения жизни большинства россиян. Создается впечатление, что российская политическая элита, которая принимала и принимает решение о тех или иных реформах, исходит из довольно простого представления: государства в экономике должно быть как можно меньше, заинтересованность и предприимчивость нового российского предпринимательского класса сама собой обеспечит движение России к

## Россия в 2017 году. Чем закончатся эксперименты со страной?

светлому будущему. Почти двадцать лет рыночных экспериментов над страной со всей очевидностью продемонстрировали — либерально-рыночная модель развития страны в России, как говорит молодежь, не катит!

Нельзя сказать, что развитие рыночных отношений ничего не дало населению нашей страны. За последние почти двадцать лет многие россияне узнали, что бывают не просто «ведра с гайками», а комфортабельные и надежные автомобили. Оказалось, что трикотажные изделия могут после первой же стирки не терять свой цвет наподобие продукции бизнесменов местного разлива. Выяснилось, что компьютеры, ноутбуки, мобильные телефоны и многое другое российская промышленность вообще не может производить. Только русская водка сохранила свои незыблевые позиции.

Для того чтобы у нас появились надежные автомобили и компьютеры, большого ума, обучения в ведущих университетах не потребовалось. Просто в качестве новых индейцев Евразии, очередных аборигенов достаточно было тупо поменять нефть, газ, редкоземельные элементы и т. д. на все перечисленное. Какое отношение все это имеет к экономике? Да никакого! Это называется превращением сверхдержавы с могучим научно-техническим потенциалом и военно-промышленным комплексом в полуколонию, в сырьевой призрак тех развитых держав, в которых «умную» экономику стали строить лет 50–100 назад.

В течение 20–25 лет народу рассказывают сказки про то, как в течение 500 дней можно перейти от производства телег к выпуску народных автомобилей и изобрести велосипед. А он уже изображен. И называется Volkswagen. В переводе на русский язык — «народный автомобиль».

Кто-то решил в России провести масштабный эксперимент и по второму разу построить капитализм. Замечательно! Но какой капитализм решили построить в нашей стране? Хочется, не вдаваясь в детали, констатировать: россиянам в конце 1990-х годов предложили за несколько лет пройти тот путь, который европейские страны прошли за несколько столетий, начиная где-то с

XI–XII веков. Никто почему-то не вспомнил, что дикий капитализм даже в США, например, закончился в начале XX века. Никто не соизволил заглянуть хотя бы в отечественные учебники по обществознанию, чтобы уяснить простую истину. Она заключается в том, что во всех приличных странах начиная с 1930-х годов стала утверждаться смешанная экономика. Важной характеристикой большинства стран Западной Европы во второй половине XX века является высокая степень экономической активности государства. В Австрии, Бельгии, Голландии, Дании, Великобритании, Германии, Италии, Исландии, Норвегии, Швеции, Финляндии, а также в США, Канаде, Австралии, Бразилии, Индии, Китае, Кувейте, Саудовской Аравии, Японии и других странах совокупность лиц, которых принято называть государством, не пытается уклониться от выполнения своих обязательств и не рассчитывает на то, что все сделается само собой, в результате игры неких рыночных сил.

В итоге длительного исторического развития, в значительной степени в результате процессов, происходивших в XX веке, определилась решающая роль государства в жизни большинства стран мира. Полагаю, не будет большим преувеличением упомянуть о влиянии на мировое развитие Великой русской революции 1917 года и строительства нового общества в СССР. К концу XX века рассуждения о государстве как о «ночном стороже» почему-то застяли только в мозгах отечественных «чикагских мальчиков».

Факторами, определяющими роль и ответственность государств за благополучие создавших их наций, на начало XXI века являются:

- ❑ значительное развитие государственной собственности;
- ❑ высокий удельный вес государства в общих капиталовложениях и финансировании НИОКР;
- ❑ большой объем государственных закупок, включая военные;
- ❑ государственное финансирование социальных расходов;
- ❑ широкие масштабы государственного регулирования экономики;

Россия в 2017 году. Чем закончатся эксперименты со страной?

- ❑ участие государства в экспорте капитала и в других формах международных экономических отношений.

Важнейшим обобщающим показателем стал постоянный рост удельного веса той части валового внутреннего продукта, которая распределяется (или перераспределяется) государством. В 1961–1980 годах в странах Западной Европы государство, как общественный институт, «превратилось в самого богатого банкира, крупнейшего промышленного предпринимателя, собственника транспортных средств, организатора научных исследований, координатора экономической деятельности. По оценкам базельского Банка международных расчетов, в эти годы доля государственных расходов в ВВП в странах мира выросла весьма значительно.

#### **Доля государственных расходов в ВВП, %**

Страна	1961 год	1980 год
Бельгия	29,8	51,8
Великобритания	30,7	42,8
Италия	30,6	41,5
Нидерланды	35,0	60,4
США	29,7	33,1
Франция	33,7	43,0
ФРГ	30,7	42,9
Швеция	31,0	63,2
Япония	14,2	25,0

В период так называемой неолиберальной революции доля государственного сектора в экономике несколько сокращается, а доля частного сектора — увеличивается. Но речь идет в основном о сокращении государственной предпринимательской деятельности. А общая экономическая активность государства сохраняется на высоком уровне и в ряде стран даже возрастает»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Черников Г. П., Черникова Д. А. Европа на рубеже XX–XXI веков. — М.: Дрофа, 2006. С. 34–35.

С учетом сформулированной задачи модернизации должны быть пересмотрены не оправдавшие себя неолиберальные «идеи фикс» об «уходе государства из экономики», «о всемогущей невидимой руке рынка» и тому подобной дребедени. Нет ни одной успешной модернизации, которая проводилась бы без организующей и решающей роли государства с помощью чистого рыночного самотека. Государство должно сконцентрировать в своих руках максимальные возможные ресурсы и умело их использовать.

Америки открывать не надо. Необходимо прекратить разграбление государственных активов под видом продолжения реформы железнодорожного транспорта и других подобных реформ. Явно назрела необходимость осуществить национализацию ключевых секторов экономики. Установить монополию государства на продажу спиртных напитков. Ввести жесткий контроль над работой государственных корпораций, особенно за доходами руководящего состава. Соотношение в заработных платах 1:4 между рядовым работником и самым высокооплачиваемым руководителем, которое в свое время пропагандировал ныне забытый руководитель МНТК «Хирургия глаза» Святослав Николаевич Федоров (1927–2000), представляется оптимальным.

В России использовался и такой способ стимулирования ответственных работников как «ручное усекновение». Это когда отстрел носителей пыжиковых шапок опережал производство этих шапок. Но в современной России такой метод стимулирования вряд ли возможен. Во всяком случае должны появиться способы оценки деятельности великого менеджера Чубайса, незаменимого атомщика Кириенко, топ-дипломата Зурабова, любимца педагогической общественности Фурсенко и др.

Чтобы в России появилось достаточное число умных людей для создания «умной» экономики, их нужно по-умному готовить. При этом ставку надо делать на тех, кто живет и работает в России. Следует вспомнить опыт ускоренной подготовки и переподготовки инженерно-технических специалистов, который

имел место в СССР. Для обеспечения ключевых отраслей модернируемой экономики кадрами необходимо восстановить государственное распределение, о котором речь идет уже с десяток лет. В контракте со специалистами, подготовленными для решения наиболее сложных задач, должен быть определен срок, в течение которого они не смогут уехать за границу без уплаты существенной неустойки.

Умную экономику в России могут построить только умные люди. Достаточно ли таковых в стране? Или остались одни крутые, продвинутые, реальные пацаны?

### **3.6. Возможна ли модернизация без демократизации страны?**

«После заседания Госсовета его участники выглядели усталыми. Губернаторы вяло пытались в рамках единой корпорации наладить сотрудничество с министрами. После одной из таких попыток, уже в гардеробе, министр здравоохранения и соцзащиты Михаил Зурабов горько сказал:

— Какой же я хреновый министр...  
— Давно ли вы это поняли? — спросил я.  
— Да я-то с самого начала знал. И каждый день мне это говорят. Губернаторы особенно. Говорят и говорят...»

*Диалог из книги журналиста кремлевского птула  
А. Колесникова «Раздвоение ВВП:  
как Путин Медведева выбрал»*

В «плане Медведева» необходимая для России модернизация заявляется как всесторонняя. «И это будет первый в нашей истории опыт модернизации, основанной на ценностях и институтах демократии... Вместо архаичного общества, в котором вожди думают и решают за всех, станем обществом умных, свободных