

Інфраструктурна смерть?

Нинішня світова криза зовсім не фінансова. Для прориву у новий стан світові потрібні не гроші, а нові технології та інфраструктура нової якості

Микола СЕМЕНА

Верховна Рада Криму провела депутатські слухання, де було обговорено основні напрями й перспективи розвитку транспортного комплексу автономії. Голова кримського парламенту Анатолій Грищенко сказав: «Ми вперше хочемо проаналізувати стан справ у транспортній інфраструктурі автономії, послухати думки фахівців з тим, щоб Рада міністрів АРК, постійні комісії могли розпочати розробку конкретного плану розвитку транспортних комунікацій». Наскільки це важливо? На думку депутатів, неймовірно важливо, адже саме транспорт виконує роль кров'яних судин в організмі економіки, зв'язуючи її у єдину систему. Різні його види (залізничний, автомобільний, авіаційний, морський, трубопровідний) разом зі зв'язком, мережею комунікацій – це сполучні ланки між галузями економіки і соціальної сфери, основний засіб функціонування всього господарства. Адже не секрет, що сьогодні подальший розвиток економіки в усьому світі стримує аж ніяк не фінансова, а саме інфраструктурна криза. Багатьом теоретикам нинішньої кризи це видається парадоксом, але довести це дуже легко.

КРИЗА, АЛЕ ЯКА?

Світова криза, як стверджують, розпочалася начебто з колапсу іпотечної кредитної системи в США. Схожі явища відбувалися і в Україні. Українські банки, багато з яких стали філіями банків міжнародних, брали кредити в доларах під 3–5% і видавали підприємствам і жителям України вже свої кредити під 14–15% у доларах і під 17–19% – у гривнях, «заробляючи» з повітря величезні суми. Рентабельність страхових і банківських організацій сягнула сотень і тисяч відсотків. Чим більше ставало популярних кредитів, тим дорожчими вони були. Де-

які банки, запровадивши пластикові кредитні картки, довели свою частку в кредиті до 36% річних. Нині газети забиті оголошеннями цих банків про виклики до суду тих боржників, які не здатні погасити свої кредити. Всі кричать – фінансова криза! Винна – банківська система?

Стривайте, спробуймо розібратися. Чому боржники не платять? Бо не можуть заробити. Ну то дайте їм можливість заробити! І вони заплатять! Не можете? Чому? Бо економіка не витримує: заводи не виготовляють продукцію, транспорт не везе товар, товар не потрапляє до споживача, споживач його не бере, бо він не потрібний. Це зветься – перевиробництво. То до чого тут банки? Так, звісно, вони знали, що цей колапс рано чи пізно настане, але сподівалися, що економісти щось придумують і кризи вдасться уникнути, тож і видавали дедалі більше кредитів. Тобто діяли за своїми природними законами. То в чому ж їхня провина?

Та чи діяла за своїми природними законами решта економіки? Подивіться на вулиці Києва: вони забиті транспортом. Криза? Так – транспортно-вулична, тобто інфраструктурна. Вона просто випередила інші види кризи, що очікують нас за найближчим рогом. Погляньте на магазини: вони забиті товаром, який нікому не потрібен і якого ніхто не бере. Для чого його виготовляли? Дивіться: у місті надзвичайно розвинене будівництво. Зводяться нові підприємства, нові житлові будинки. Цілком очевидно, що спорудження об'єктів-споживачів випереджає приріст постачання газу, електроенергії, води тощо. Скоро – вже дуже скоро! – якийсь новий будинок чи цілий мікрорайон не буде можливості підключити до водогону (бо потужності останнього вичерпаються), до газогону (бо газу не буде), до електротрансформатора (бо навантажень уже не витримуватимуть ані лінії електропередач, ані транс-

форматор, ані електростанція). Не підключите ви його і до каналізації, бо вона буде переповнена й вичерпає потужність очисних споруд. Зрештою, то в одному, то в іншому місці ці чинники вже даються взнаки. Якщо не розв'язувати такі нагальні проблеми – настане та криза, про яку вже давно говорять: загальна криза соціальної інфраструктури.

А знаєте, де поки що не буде кризи? У галузі зв'язку. Чому? Бо галузь (щоправда, це не її велика заслуга – просто так у нас сталося!) своєчасно перейшла на стільниковий зв'язок, тобто запровадила нову технологію. Якби не було запроваджено стільникового зв'язку, ніхто не зміг би поставити в кожному з тих квартир, що тепер збудовані, дротового телефону. А так – будь ласка, у кожного по телефону, а то й по два!

Отже, щоб уникнути кризи і в галузях ЖКГ, у транспорті, слід запровадити в них – так само як у зв'язку! – нові технології. І тут виникають два запитання. Перше – а хіба ми знали? Друге – які ж саме технології?

На обидва запитання є чіткі відповіді.

Наш земляк (і кримський, і київський одночасно) Максиміліан Волошин ще 1911 року в Парижі написав статтю «Все мы будем раздавлены автомобилями». «Вообще, – писав він, – улучшения в этой области не может предвидеться. Ширина улиц остается неизбежно та же, между тем, как напряжение и масса движения растут непрерывно. Пешеход на улице себя чувствует теперь затерянным среди этих громадных и тяжелых масс, мчащихся с быстротой курьерских поездов по свободным траекториям...» А тепер погляньте на забиті машинами наші вулиці, по яких неможливо проїхати (саме таку картину Волошин намалював ще 1911 року!), і скажіть: що робили наші інженери, наші містобудівники, наші архітектори, наші міськради всі ці сто років? Вони тільки посилюва-



ли майбутню інфраструктурну кризу, яка тепер загрожує нашому життю. Бо не придумали жодної нової технології (як це сталося в галузі зв'язку!), адже ще Волошин пропонував тоді: «Мы можем пешеходное движение перенести вверх, устроив воздушные тротуары на высоте верхних этажей домов и переходы над крышами, а моторному движению... предоставив всю ширину полотна теперешних улиц», – писав він. Звісно, сьогодні уявити собі картину, запропоновану тоді Волошином, складно, але тому й складно, що вона не реалізована! Може, це і був би вихід! Тим більше – а чому наші вулиці запроєктовані такими вузькими? А якщо ви не згодні з Волошином – тоді запропонуйте щось краще, але не мовчіть, запропонуйте, ви ж – інженери! Адже ми знали, що ця криза настане – хоча б зі статті Волошина. А тепер знаємо ще краще...

Відповідь на друге запитання складніша, але вона теж є: чому наші промисловці та економісти не думали, що споживачі рано чи пізно не куплять увесь випущений товар, що їм не буде чим платити кредити, що заводи й фабрики зупиняться, а тому зупиняться й банки. Можна їх спитати: чому автомобілів у

нас непропорційно багато, а швидкісних трамваїв – надто мало, чому зовсім немає підвісних монорельсових доріг, чому наші дороги перетинаються в одному рівні і заважають одна одній? То саме вони, винуватці такого стану, тепер відводять гнів суспільства від себе і кричать про фінансову кризу, тоді як насправді вона інфраструктурна, і банки – хоч і не зовсім безневинні овечки, але все ж більше жертви цієї кризи, а призвідці її – ліниві інженери, які не придумали нових технологій для транспорту, для промисловості, для торгівлі, не зупинили перевиробництва старих і не відкрили випуску нових товарів.

І ще один доказ того, що криза не зовсім фінансова. Як у США подолали Велику депресію 1930-х? Ні, там не заходилися латати банки, там відкрили нові будівництва – доріг, житлових комплексів, підприємств, тобто виправляли інфраструктуру! Чому ж ми сьогодні не хочемо подивитися в корінь проблеми, а починаємо смикати туди-сюди долар, лягати банки, приватизувати їх та перепродувати? Чому ми лаємо фінансистів, замість налагоджувати виробництво? Чому звільняємо людей, коли треба, навпаки, їх бергти? Чому підвищуємо від-

соток по кредитах і рівень податку, коли саме в час кризи їх слід знижувати, аби людям залишилося більше грошей, і тоді вони куплять товар, тоді знову запрацюють заводи – і закінчиться криза...

НАСТАВ ЧАС СИСТЕМОЇ РОБОТИ

Крим, який провів згадані слухання і вже почав розробку системного плану попередження майбутньої кризи, сьогодні хоче бути розумнішим за інших і спробувати успішно уникнути тих загроз, які прийшли на наш поріг.

Голова постійної комісії Верховної Ради АРК з промисловості, будівництва, транспорту, зв'язку і паливно-енергетичного комплексу Віктор Агеев розповідає, що в Криму у сфері транспорту працює 42 тис. осіб, а транспортна галузь становить 13% у загальному обсязі валового продукту регіону. Загальний обсяг вантажних перевезень має постійну тенденцію зростання: від 11,8 млн т 2005 року до 13,5 млн т – 2007-го. Основна частка в структурі вантажоперевезень припадає на залізницю (56,2%). На автомобільний і морський транспорт – 24,5 і 7% відповідно. Трубопровідний та авіаційний транспорт у структурі становлять лише ➔

➔ 11,3 і 0,05%. Постійно зростають і пасажирські перевезення. З 2005 по 2007 рік вони збільшилися майже на 10 млн осіб – до 243 млн. Понад половина в структурі перевезень (55,6%) припадає на автомобільний транспорт, а на залізницю, тролейбус і трамвай – відповідно 9,8, 28,6 і 5,3 %.

Щоб уникнути кризи, Крим у цьому напрямі пішов не традиційним, а принципово новим шляхом. Рада міністрів автономії спільно з науковцями розробляє якісно нову Схему планування території півострова, яка передбачає нову мережу доріг вищої якості, органічний зв'язок їх з морськими та авіаційними портами, нову мережу джерел енергії, лінії їх передачі, нову мережу водопостачання та каналізації. В усіх галузях, наскільки це можливо в кримській практиці, буде застосовано нові технології.

Реалізуючи програми соціально-економічного розвитку, органи влади АРК створювали умови для стабільної роботи транспорту та її вдосконалення, наголосив пан Агеев. Так, нова мережа доріг першої категорії з'єднає всі регіони Криму і дасть можливість дістатися з будь-якого місця до потрібного регіону не більш ніж за годину. Майбутнє будівництво моста через Керченську протоку, що рано чи пізно буде реалізовано, створить зручний транспортний коридор з Європи в Азію. Особливу увагу Крим приділить реконструкції ВАТ «Міжнародний аеропорт «Сімферополь» і створенню умов для залучення інвестицій у реконструкцію та розвиток аеропорту.

«Аналіз соціально-економічного розвитку транспортного комплексу автономії показує, що галузь є інвестиційно привабливою і подальший її



розвиток може здійснюватися на основі максимального використання інвестиційного потенціалу на базі нових сучасних технологій», – зазначає голова парламентської комісії. Досягати запланованого заважають два чинники: по-перше – надмірна технічна спрацьованість рухомого складу, автодорожньої, залізничної і тролейбусної мереж, по-друге – надмірне розширення числа пільговиків без відповідного фінансування. Для розв'язання цих проблем потрібне законодавче забезпечення. Давно назріла й необхідність ухвалення державної програми розвитку транспорту в Україні. На думку фахівців транспортної галузі, правові основи державної політики, що існують в Україні, у транспортній сфері не дають можливості повною мірою забезпечувати поступальний розвиток транспорту на регіональному рівні. Законодавчо не врегульовані і масові перевезення міжміським таксі. Місцеві ради повинні мати право регулювати діяльність міських таксі за їхньою кількістю і процедуру реєстрації. Не врегульовані також питання стосунків замовника пасажирських перевезень із суб'єктами господарської діяльності. «Все, що сьогодні не врегульоване, є середовищем для зловживань і великим резервом додаткових бюджетних надходжень», – переконаний Віктор Агеев.

Що стосується нововведень, то їх фахівці транспорту Криму пропонують чимало. Начальник Кримської дирекції залізничних перевезень Вячеслав Гудим заявив, що залізниця планує модернізацію та будівництво нових вокзалів. За останні два роки капітальні ремонти, будівництво та модернізація інфраструктури залізниці в Криму здійснені за рахунок виділених капіталовкладень (близько 277 млн грн). При цьому на модернізацію залізничної колії пішло понад 73 млн, на облаштування диспетчерської ділянки Джанкой – Керч мікропроцесорною системою та диспетчерською централізованою системою «Каскад» – 15 млн. У 2009–2010 роках буде продовжено роботи з ремонту вокзалного комплексу станції Феодосія, станції «Сім колодязів», реконструкцію вокзалу станції Саки (з будівництвом нової високої пасажирської платформи), вокзалу станції Красноперкопськ і Владиславівка. На це передбачається понад 8 млн грн.

Найближчим часом буде вирішено питання про розділення пасажиропотоків приміського і далекого сполучення на вокзалі станції Сімферополь за рахунок будівництва приміського вокзалу з повною інфраструктурою та високою якістю обслуговування пасажирів. Придніпровська дорога спільно з інститутом «Дніпрогіпротранс» розробляють умови електрифікації ще 90 км дороги, на що буде спрямовано 2 млрд грн інвестицій.

Як говорить директор Кримського республіканського виробничого підприємства «Кримтролейбус» Петро Кашацев, його інженери працюють над створенням нового екологічно безпечного енергоекономного пасажирського електробуса «Екобус-01». Національна академія наук України звернулася до Голови ВР АРК Анатолія Гриценка з пропозицією використовувати технічний і науковий потенціал «Кримтролейбуса» та інших підприємств науково-технічного комплексу для створення машини нового типу – пасажирського електробуса, що поєднає в собі автобус і тролейбус. «Цей вид транспорту нового покоління може стати винятково ефективним в експлуатації на унікальній у Європі кримській гірській тролейбусній трасі», – переконаний пан Кашацев.

Начальник Служби автомобільних доріг автономії Валентин Завойчинський повідомив, що розпочато будівництво цілого комплексу нових доріг. Так, оскільки Сімферополь має проблеми з транзитним автотранспортом, який рухається міськими вулицями і катастрофічно руйнує проїжджу частину, створює затори, підвищує аварійність та рівень екологічного забруднення, вже розпочато будівництво об'їзної дороги навколо Сімферополя в бік Севастополя. Її буде здано до 2012 року. Прогнозна потреба у фінансуванні становить 641 млн грн. На жаль, зазначив пан Завойчинський, «у Криму спостерігається понад 1576 катастрофичних зсувів та обвалів, 232 з яких руйнують автомобільні дороги. 79 обвалів є найбільш активними. При цьому загальна довжина ділянок доріг, що проходять по тілу зсувів, – більш як 37 км». За його прогнозами, для проведення протизсувних заходів необхідне фінансування в розмірі 1,6 млрд грн. «На восьми ділянках ми роботи вже виконали, і там іде нормальний рух. Цього та 2009



року плануємо відкрити ще п'ять ділянок», – повідомив начальник служби.

А от що стосується будівництва переходу «Крим – Кубань», то «всі технічні питання з проблемою будівництва мосту вирішені. Є проблема делімітації кордонів Росії і України. Сьогодні на рівні Міністерства закордонних справ України є одне зауваження, решта міністерств погоджувала будівництво переходу через Керченську протоку», – повідомив Анатолій Гриценко. Тепер власті автономії мають намір просити міждержавну комісію «Ющенко – Медведєв» розглянути це питання на своєму засіданні, а також рекомендувати Кабінетові Міністрів України та уряду Російської Федерації спільно підключитися до реалізації цього проекту. За попередніми оцінками, зведення мостового транспортного переходу «Крим – Кубань» завдовжки 4,5 км передбачає створення найкоротшого транспортного шляху «Європа – Азія» і дасть змогу перевозити близько 350 млн т вантажів та 15 млн пасажирів на рік. «Ми знаємо, як мають будуватися транспортні вантажні і пасажирські перевезення з урахуванням розвитку портових споруд, автомобільного, залізничного та авіаційного транспорту, – говорить пан Гриценко. – Наприклад, неможливо сьогодні побудувати перехід через Керченську протоку, збільшивши транспортний потік з Кавказу, Краснодарського краю в бік Європи через Керч, Сімферополь, Джанкой і не довівши їй якість до рівня першої категорії. Сьогодні нам легко обговорювати цю тему, оскільки ми затвердили Схему планування території Автономної Республіки Крим, де пов'язані всі проблеми, але

без інвестицій, без консолідованого бюджету все це залишиться добрими намірами, хоча дуже серйозні роботи в цьому напрямі вже проводяться».

Найбільшого оновлення потребує транспорт курорту. Як повідомили представники Ялти, місто має намір до 2025 року збудувати «легке метро». Воно, як очікується, з'єднає аеропорт і залізничний вокзал Сімферополя з Ялтою. Крім того, планується будівництво двох нових великих канатних доріг на плато гори Ай-Петрі і двох невеликих канатних доріг, що з'єднають Південний берег із Севастополем. У планах міста також будівництво великих автомобільних стоянок, на яких туристи, що приїждять до Великої Ялти, зможуть залишати свої машини. Вчені Криму пропонують для курорту і нові види транспорту – есканолети, «струнний» транспорт тощо. Все це має значно змінити якість відпочинку.

Виникає питання: все це – «маніловщина» чи реальність? Анатолій Гриценко переконаний, що реальність. Пояснюючи, за рахунок яких коштів має розвиватися транспортна галузь республіки, глава кримського парламенту сказав, що йдеться про консолідовані фінансування з бюджету України відповідно до Державної програми соціально-економічного розвитку АРК до 2017 року, з бюджету автономії і з інвестиційних фінансових ресурсів. Такий фінансовий баланс, на його думку, дасть змогу в перспективі розвинути транспортні комунікації в Криму з урахуванням рекомендацій, висловлених на парламентських слуханнях. Щоб ре-

лізувати ці грандіозні плани, знадобиться тривалий час, наголосив кримський спікер. Поки що не існує конкретних програм розвитку транспортної галузі автономії, хоча деякі треба було б приймати вже цього року, вважає пан Гриценко. Але ж ми живемо не одним роком. Одні програми мають бути розраховані на 5 років, інші – на довгострокову перспективу, до 25 років, оскільки для їх реалізації потрібний великий обсяг фінансових ресурсів. У Програмі соціально-економічного розвитку Криму до 2017 року передбачено обсяги фінансування якраз для будівництва та реконструкції таких масштабів. Так, 2008 року згідно з цією програмою автономія мала отримати понад 730 млн грн, а отримала лише 50 млн, що, звісно, не дає можливості починати серйозні проекти з будівництва та реконструкції інженерних комунікацій. «Ми хотіли б, – сказав Анатолій Гриценко, – аби Кабінет Міністрів України ще раз уважно подивився програми, ним затверджені, і, незважаючи на проблеми у фінансово-кредитній системі, почав фінансувати Автономну Республіку Крим у повному обсязі». Та все ж, на думку Голови ВР АРК, значну частину коштів (особливо це стосується автомобільного транспорту) становитимуть залучені приватні інвестиції, кредитні ресурси, які доведеться брати в банках...

Отже, Крим має намір виходити з кризи цілком по-американськи – за рахунок будівництва доріг та реконструкції всієї інфраструктури. Може, саме американський досвід і допоможе автономії?

Сімферополь