

Данный файл является фрагментом электронной копии издания,  
опубликованного со следующими выходными данными:

ББК 65.9(2Р)-1  
УДК 338.9  
П 828

П 828

**Пространственное развитие современной России: тенденции, факторы, механизмы, институты** / под ред. Е.А. Коломак. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН. 2020. – 502 с.

ISBN 978-5-89665-352-3

Работа посвящена изучению пространственных аспектов и проблем развития России в период после начала рыночных реформ, актуальность работы связана с особым значением вопросов развития территорий, межрегионального неравенства и географической связности в политике страны. В монографии даются оценки изменений территориальных пропорций, рассматриваются разные географические единицы (макро-регионы, субъекты Федерации, города, муниципальные районы) и разные аспекты пространственных процессов. Авторы анализируют государственную пространственную политику и высказывают рекомендации об эффективных инструментах и механизмах.

Монография может быть полезной для научных сотрудников, практиков и студентов экономических специальностей, чьи интересы связаны с вопросами пространственного развития и региональной политики.

ISBN 978-5-89665-352-3

ББК 65.9(2Р)-1  
УДК 338.9  
П 828

© ИЭОПП СО РАН, 2020 г.

© Коллектив авторов, 2020 г.

Полная электронная копия издания расположена по адресу:

[lib.ieie.nsc.ru/docs/2020/Prostranstvennoe\\_razvitie\\_sovremennoy\\_Rossii-2020/  
Prostranstvennoe\\_razvitie\\_sovr\\_Rossii.pdf](http://lib.ieie.nsc.ru/docs/2020/Prostranstvennoe_razvitie_sovremennoy_Rossii-2020/Prostranstvennoe_razvitie_sovr_Rossii.pdf)

Огромные успехи были достигнуты в деле научного изучения Сибири, развития ее экономики, социальной сферы, науки и образования в регионе<sup>1</sup>. В настоящее время по числу высших учебных заведений и количеству студентов и преподавателей на душу населения Сибирь не уступает другим частям страны. Правда, как и 150 лет назад, лучшие выпускники уезжают из Сибири.

Разработано множество программ развития Сибири и Дальнего Востока. В них поставлены действительно важные и правильные цели по повышению качества жизни населения, улучшению демографической ситуации, развитию человеческого и социального капитала. Но фактическое развитие мегарегиона определяется не столько этими программами, сколько мегапроектами, реализуемыми государственными и полугосударственными корпорациями, что отражает бытующее и поныне представление о Сибири как о бездонном кладезе природных ресурсов со всеми вытекающими из этого последствиями<sup>2</sup>. Такой подход предполагает максимальную централизацию финансовых и иных ресурсов, тем более что для реализации мегапроектов требуется не столь много трудовых ресурсов и можно использовать вахтовый метод организации работ.

## **5.2. ТРИЕДИНАЯ СИБИРЬ: КЛАДОВАЯ РЕСУРСОВ, ТРАНСПОРТНЫЙ МОСТ И МЕСТО ДЛЯ ЖИЗНИ**

### **5.2.1. Сибирь последнего десятилетия 20 века**

Экономическая катастрофа 1991 г.<sup>3</sup>, связанная с распадом СССР, особенно сильно отразилась на состоянии хозяйственных комплексов северных регионов России и Сибири в целом. Планово создаваемая здесь узкоотраслевая экономика изначально не обладала способностью мобильной адаптации к рынку, введенному методами «шоковой терапии». Рост цен привел к ликвидации большей части сбережений северян, а перестройка финансовых отношений госпредприятий привели их к фактическому банкротству, так же как портов и ледокольного флота. Осложнились и условия завоза продуктов на север.

Резкое снижение уровня жизни и потеря значительного числа рабочих мест привели к массовому оттоку населения из Сибири и особенно из северных районов страны. Свобода в деле экспортных поставок привела к тому, что часть экспортно-ориентированных предприятий сумели перестроиться и сохранили связи с внешним рынком, но это повлекло существенное снижение поставок нужного сырья для внутрироссийского рынка, а экспортная выручка стала зачастую оставаться за рубежом, т.е. происходило субсидирование развития чужой экономики. Сокращение масштабов геологоразведочных работ предопределило будущие трудности с возрождением добывающей промышленности: прирост запасов стал стабильно отставать от требуемого уровня для поддержания стабильной добычи. Резко сократился интерес к созданию в Сибири «вторых» этажей перерабатывающей промышленности (таблица 5.1).

---

<sup>1</sup> Сибирь в первые десятилетия XXI века / отв. ред. В.В. Кулешов. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2008. – 788 с.; Экономика Сибири: стратегия и тактика модернизации. – М.: «Анкил», 2009. – 320 с.; Оптимизация территориальных систем / под ред. С.А. Суспицына; ИЭОПП СО РАН. – Новосибирск, 2010. – 632 с.

<sup>2</sup> Клисторин В.И. О программах вообще, и освоения и развития Сибири – в частности // ЭКО. – 2011. – № 9. – С. 111–119; Клисторин В.И. Россия между программами и проектами // Совет директоров Сибири. – 2017. – № 5. – С. 18–19.

<sup>3</sup> Из послания Президента РФ В.В. Путина Федеральному Собранию 2005 г.

Таблица 5.1

**Некоторые наиболее крупные объекты «вторых этажей» переработки ресурсов Сибири**

Период 1970–1989 гг.	Период 1990–2009 гг.
Красноярский металлургический завод	Харанорская ГРЭС
Ачинский глиноземный комбинат	Хакасский алюминиевый завод
Красноярская ГЭС	Богучанская ГЭС (год начала строительства – 1974)
Сургутская ГРЭС-1	
Лесосибирский ЛПК	
Усть-Илимский ЛПК	
Томский химкомбинат	
Усть-Илимская ГЭС	
Ачинский НПЗ	
Конденсатопереработка в г. Сургут	
Нижевартовский ГПЗ	
Тобольский газохимический завод	
Саяно-Шушенская ГЭС	
Сургутская ГРЭС-2	
Саянский алюминиевый завод	

*Источник:* оценки авторов.

И даже этот короткий список объектов периода 1990–2009 гг. показывает, что они фактически реализовывали политику «вывоза электроэнергии в виде алюминия», 80% которого предназначено для экспорта. Некоторое оживление в последние 5 лет именно «вторых этажей» (например, Богучанские ЛПК и алюминиевый завод) не дает основания для серьезного оптимизма в деле развития перерабатывающих отраслей в Сибири. Объекты Дальнего Востока имеют также ориентиры на экспорт своей продукции (чаще всего – полуфабрикатов) в Китай и другие страны АТР.

Трудно не согласиться с теми, кто считает, что Сибирь действительно превращается в сырьевую колонию. Только теперь уместно спросить: чью колонию? Какой страны?

Много вопросов возникает по поводу поворота Газпрома на восток и проекта «Сила Сибири». Проект не нов. Еще 13 лет тому назад рассматривались различные варианты поворота российского газа на Восток, прежде всего газа Восточной Сибири. Уже тогда было ясно, что нельзя продавать газ не оставив его гелиевую составляющую на территории России. Более того, поскольку газ Восточной Сибири имеет много ценных компонент (этан, пропан, ШФЛУ и др.), то хорошо бы построить на пути этого газа ряд перерабатывающих производств, увеличив, тем самым, добавленную стоимость для России. Если проследить дальнейшую возможную цепочку использования этого газа, то существуют варианты создания в Сибири и на Дальнем Востоке заводов минеральных удобрений, что повысит урожайность сельского хозяйства и, соответственно, создаст здесь, на Востоке страны много новых высокодоходных рабочих мест. А это самый эффективный путь решения демографической проблемы в этом регионе. Кроме того, по пути некоторых вариантов транспортировки газа (южные варианты) предполагалось газифицировать населенные пункты Иркутской области, Бурятии и Забайкальского края<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> «Проблемные регионы ресурсного типа: Азиатская часть России», Изд-во СО РАН. – Новосибирск, 2005. – 386 с.

Но, как известно, Газпром – компания коммерческая и цель этой компании – максимум прибыли. Соответственно, и результат наших оптимизационных расчетов (по критерию максимизации чистого дохода) получился другой: максимум чистого дохода достигается в варианте, когда на территории России создаются минимально необходимые (требуемые по соображениям стратегической безопасности) объекты – только заводы по утилизации гелия. А минеральные удобрения, если таковые будут производиться, дают гораздо большую отдачу на землях китайских фермеров, а не на полях российских крестьян.

Самое печальное здесь то, что интересы компании (пусть даже государственной, но являющейся акционерным обществом с явно выраженным интересом максимизации собственных доходов) совпадают с интересами соседнего государства. Глубокую переработку выгоднее размещать в другой стране – там все дешевле. Сегодня строительство газохимического комбината действительно началось. Правда, не в Сибири, а на Дальнем Востоке, в Амурской области. Остается непонятным: для какой страны предназначены продукты переработки? Кто реальный собственник этого завода? Если, что вполне возможно, сохранится ориентация на рыночные критерии и государственный интерес «спасует» перед интересом коммерческим, то и добавленная стоимость от сибирских ресурсов в России не задержится.

Является ли вопрос о необходимости и, соответственно, издержках сохранения пространства за государством чем-то новым по сравнению с прошлыми веками существования государства Российского.

### 5.2.2. Как сохранить территорию

Основными направлениями экономической и политической экспансии Российского государства на протяжении практически всей тысячелетней истории были западное и южное, где периодически происходили столкновения, перерастающие в военные действия. Путь на Север был практически свободен всегда, а на Восток – начиная со времен завоеваний Ермака.

Военно-стратегический императив освоения этих, на первый взгляд малопривлекательных, территорий, стал важным со времен Ивана Грозного, когда английские купцы стали искать новые пути в Индию в обход Евроазиатского континента с севера. В полном соответствии с предположениями (а точнее – с опасениями) геополитиков «англосаксонского направления» именно наличие свободного северного и восточного выходов в Мировой океан представляется как географическая основа новой «Непобедимой Армады» во главе с Россией. Показательно, что эти мысли были высказаны более 100 лет назад, когда только начинали создаваться реальные условия организации свободного плавания по морям Северного Ледовитого океана, тем более под водой. Однако именно сейчас разворачивается явно выраженное соперничество за обладание акваториями этой части Земли. Огромный интерес вызывают и прибрежные территории – как в Восточном, так и Западном полушарии.

Поиски Северо-Западного и Северо-Восточного проходов из Атлантического океана в Тихий имеют давнюю историю. Ледовая обстановка в Западном полушарии всегда была более сложной, чем в Восточном. Поэтому и путь вдоль северных берегов России всегда выглядел более привлекательным и более реалистичным. Да и реки Сибири, впадающие в Северный Ледовитый океан, текли с юга, что наводило на мысль о возможности найти речной путь в Индию как альтернативу морскому пути вокруг Африки. Значение СМП как стратегического форпоста России было оценено и Петром I. В 1715 г. он одобрил проект Великой Северной Экспедиции, главной целью которой было найти дорогу из Европейской России на Камчатку и прочно связать воедино всю территорию России. В 1763 г. М. Ломоносов в своем трактате

«Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного прохода между Сибирским океаном в Восточную Индию» еще раз обратил внимание на важность не только освоения, но и обживания российского Севера.

Советское правительство в 20–30-х годах прошлого века, хотя и признавало геополитику как науку сугубо «буржуазную», но действовало в точном соответствии с её положениями: находило средства для освоения Арктики как форпоста в грядущих битвах с «мировым империализмом». Понимание стратегической значимости этого макро-региона для страны заставляло правительство СССР не ожидать быстрых экономических отдач от освоения арктических территорий. Северный морской путь осваивался не в последнюю очередь и как вариант быстрой переброски военно-морского флота на Дальний Восток. Опыт потери флота в Русско-Японскую войну 1904–1905 гг., когда северный вариант был отвергнут<sup>1</sup>, оказался востребованным. Советское правительство не жалело усилий и средств (тогда еще очень скудных) для закрепления за СССР арктической зоны в огромном по масштабам треугольнике: «Мурманск – Северный полюс – Берингов пролив». Многочисленные экспедиции, дрейфующие полярные станции, аэродромы, метеостанции, порты на всем протяжении СМП, создание ледокольного и торгового флота для высокоширотных транспортных коридоров считались обязательным условием поддержания национальной безопасности страны.

К сожалению, инициаторы «шоковой терапии» начала 90-х годов прошлого века далеко не всегда понимали, что Север (и ближний, и дальний) и особенно Арктика не способны быстро адаптироваться к новым рыночным условиям без поддержки государства. «Невидимая рука» всемогущего рынка, на которую так надеялось правительство РФ 1990-х годов, действительно сработала, но только совсем не в пользу России. Экономика нашей страны стала гораздо более сырьевой, были потеряны тысячи перерабатывающих наше же сырье промышленных объектов. И все это происходило в соответствии с законами, сформулированными еще А. Смитом и Д. Рикардо – законами обмена в условиях свободного рынка. Интересы стран и их народов в расчет, естественно, не принимались. Как бы сейчас сказали «Ничего личного – только бизнес»!

Все это не могло не отразиться и на главной транспортной магистрали Арктики. Объем перевозок по Северному Морскому пути резко уменьшился (с 6 до 1,5 млн т в год). Произошла фактическая ликвидация многих портов, ускорилось старение ледокольного и торгового флота, ощущается потеря квалифицированных кадров. Одновременно с этим большинство портов на Черном и Балтийском морях стали собственностью других суверенных государств. Это, конечно, не означало полное закрытие их для наших судов, но сильно усложнило управляемость и эффективность внешнеторговых операций: тарифы на использование портовых мощностей существенно возросли. Россия была вынуждена усилить внимание к северным направлениям осуществления европейских связей. Признавая целесообразность открытия СМП для прохода иностранных судов и международного транзита (напомним, что путь из Йокогамы в Роттердам по СМП в два раза короче, чем через Суэцкий канал), важно сохранить статус СМП как внутрироссийского транспортного коридора. Арктика и была, и вероятно еще долгое время останется важным звеном системы национальной безопасности, что предполагает постоянное дежурство здесь и судов ВМФ РФ (в том числе подводных), и наличие береговой поддержки, и аэродромов стратегической авиации.

---

<sup>1</sup> Показателен спор нашего великого ученого Д. Менделеева и адмирала Макарова о том, какой вариант пути на Дальний Восток предпочтителен: вдоль побережья или высокоширотный. К сожалению, спор так и не окончился: оба проекта были оставлены до лучших времен. С.Ю. Витте. Воспоминания, т. 2. Изд-во социально-экономической литературы. – М., 1960.

### 5.2.3. Широтные транспортные коридоры в российском пространстве

В транспортной стратегии России СМП и сегодня рассматривается как один из элементов опорной транспортной сети России в целом и в особенности ее Азиатской части. Более того, озвучена цифра перспективного объема перевозок – до 80 млн т, куда входят и нефть, и сжиженный газ, и уголь и предполагаемый международный транзит контейнеров. И этот объем сопоставим с перевозками по Транссибирской железнодорожной магистрали, которая по-прежнему, как и на протяжении всего XX века, остается основным элементом транспортных коммуникаций, связывающих Запад и Восток России/СССР. Происходящие процессы глобализации и необходимость встраивания России в мирохозяйственную систему только повысили ее значимость. Сегодня она рассматривается как реальный конкурент по организации транспортного моста «Азия – Европа» для скоростной перевозки контейнеров из Китая, Японии, Тайваня и Южной Кореи в Европейские (преимущественно северные) страны. Использование Транссиба позволяет экономить 10–15 дней пути по сравнению, например, с морскими перевозками через Суэцкий канал.

Однако использование Транссиба для массовых транзитных перевозок может существенно осложнить перевозки внутрироссийских грузов, если не будет подготовлен второй широтный ход – Северо-Российская Евразийская железнодорожная магистраль. В своих главных контурах это направление еще в начале XX века было известно под названием Великий Северный путь (ВСП). Эта магистраль включает в себя: уже построенный и работающий БАМ, принятый в новой стратегии железнодорожного строительства Севсиб (Усть-Илимск – Нижневартовск) с вероятным продолжением через Ханты-Мансийск до Урала и будущий Баренцкомур – обеспечивающий новый переход через Урал с выходом в перспективе на новый порт в Баренцевом море в устье р. Индига. Вдоль этого Северного широтного коридора уже действуют и имеют хорошие перспективы нового развития ряд интегрированных производственно-транспортных зон (ИПТЗ) разных отраслей и компаний, ориентированных преимущественно на добычу и первичную переработку природных ресурсов. Такая сырьевая ориентация отдельных регионов страны не кажется нам бесперспективной. Как показывает опыт Норвегии, Канады, Финляндии, Австралии, инновационная экономика не обходит стороной и сектор добывающих отраслей, если, конечно, для этого созданы соответствующие институциональные условия. Вероятно, более важно добиваться строгого выполнения природоохранного законодательства и соблюдения норм социальной обеспеченности работников и их семей в сложных природно-климатических условиях, чем ратовать за непереносимое создание здесь заведомо убыточных перерабатывающих производств.

Полярный широтный транспортный коридор также представляется как один из вариантов ВСП, отвечающих реалиям уже XXI века. Восстановление брошенной в 1953 г. дороги Лабытнанги – Салехард – Игарка – Норильск с вероятным продолжением от Норильска до порта Хатанга, а от Игарки через Мирный и Якутск на Магадан и, возможно, на Камчатку и далее на Чукотку. Безусловно, этот коридор должен сооружаться участками, по мере актуализации потребностей в ресурсах и/или геополитических задач страны. Первоочередным, по нашему мнению, является участок Салехард – Игарка, позволяющий существенно расширить возможности добычи углеводородов и, что не менее важно, расширить территории поиска новых месторождений в перспективной части Западной Сибири, пока еще не имеющей никакой транспортной инфраструктуры. Этот участок железной дороги уже включен в стратегию развития РЖД на период до 2030 г., хотя потребность в нем ощущается уже «вчера» (рисунок 5.1).



Рис. 5.1. Перспективные широтные транспортные коридоры Азиатской России первой половины XXI века

Соединение Норильска железной дорогой с транспортной сетью страны, безусловно, сократит нагрузку на СМП и существенно изменит значение порта Дудинка. Однако представляется, что к этому времени на СМП поступят другие, не менее значимые предложения по перевозке грузов. Это связано как с вероятным оживлением деятельности прибрежных населенных пунктов и производств, так и с активизацией грузоотправителей из южных регионов Сибири, заинтересованных в более активном использовании рек Енисей, Обь, Лена как естественных выходов на мировые рынки. Напомним, что важность осваивания этих направлений интеграционных связей отмечалась еще с середины XIX века как отечественными промышленниками и политиками, так и зарубежными негодичантами<sup>1</sup>. Потеря Дудинкой своей роли ос-

<sup>1</sup> В 1859 г. промышленник М.Сидоров открыл и заявил графитовые и угольные месторождения по р. Н. Тунгуске и Курейке, а в 1877 г. вывез одну шхуну с графитом в Норвегию (Арктика..., 2000). Введение «челябинского перелома» тарифов на перевозки по Транссибу мотивировалось в том числе и задачей активизации речного пути сибирской пшеницы в западном направлении. Из путешествий зарубежных негодичантов достаточно вспомнить деловую поездку Ф. Нансена в 1912 г. по СМП – Енисею и возвращение в Европу по Транссибу.

новного порта для Норильского комбината может быть с лихвой возмещена возрастанием ее значения как складского перегрузочного центра с речных на морские суда. Кроме того, не отрицается в качестве второй очереди вариант поставок нефти по трубопроводу с месторождений севера Красноярского края в будущий нефтеналивной терминал в районе Диксона с пересечением Енисея вблизи Дудинки. Это позволит создать здесь мини завод по переработке части этой нефти, в основном для местных нужд. Вероятно, не лишним окажется и производство авиационного керосина для нашей стратегической авиации, базирующейся в северных широтах и имеющей возможность эффективно контролировать российский сектор Арктики.

Основой Арктического широтного коридора является Северный морской путь, обеспечивающий замыкание «транспортных циклов»<sup>1</sup> в российской транспортной системе, повышая тем самым надежность и маневренность ее функционирования на десятилетия вперед. Являясь самым коротким морским путем из Азии в Европу, СМП тем не менее вряд ли сможет конкурировать с вариантом через Суэцкий канал за значительные объемы международного транзита. По нашим оценкам, объем транзита может достигнуть к 2020 г. максимум 200 тыс. контейнеров ДФЭ (из 20 млн прогнозируемых на этот период). Более вероятные грузы для СМП имеют отечественное происхождение: вывоз сырья и полуфабрикатов и/или завоз разнообразной продукции для производств и жителей регионов в зоне его влияния. Тем не менее, имея возможность использования разных вариантов транспортировок, грузоотправитель получает шанс более активных переговоров за выгодные для себя условия, пусть даже по маршрутам, проходящим вне России. Кроме того, различные варианты транспортных связей предоставляют большие возможности маневра в использовании тех или иных ресурсов в разных регионах: расширение добычи или наоборот, консервация части месторождений в соответствии с колебаниями спроса. Разумеется, при этом должны быть выполнены все социальные обязательства, принятые на стадии «входа в регион за ресурсами», как-то: выполнение экологических требований, поддержание социальной сферы и т.п.

#### **5.2.4. Соединение задач экономических и оборонных: история повторяется**

Одной из отличительных характеристик функционирования инфраструктурных объектов (транспорт – в их числе) является эффект масштаба: сокращение удельных издержек при росте объемов деятельности. Другими словами, экономическая эффективность функционирования транспортных магистралей существенным образом зависит от нагрузок на них, от предъявляемого спроса на объемы перевозок. Дополнительные затраты на создание транспортных коммуникаций оборачиваются доходами в других сферах экономики. Инвестиции государства окупаются косвенным образом через активизацию хозяйственного комплекса страны, роста рабочих мест, повышение доходов населения. Но, вероятно, более важной составляющей цели инфраструктурного, и прежде всего транспортного освоения территории является поддержание экономической безопасности страны, как составного элемента безопасности национальной.

---

<sup>1</sup> **Тархов С.А.** Эволюционная морфология транспортных сетей. – Смоленск: Универсум, 2005. – 386 с.

На этом фоне полезно вспомнить, что заявления о том, что Сибирь<sup>1</sup> лишь по ошибке досталась России повторяются с завидной регулярностью, как политиками (Олбрайт, Тэтчер), которые считали, что в России могло бы остаться только 30–40 млн человек), так и некоторыми зарубежными исследователями нашей Сибири. Их рекомендации по переселению большей части жителей Сибири в более теплые районы страны (или даже в другие страны) «естественно» объясняется только желанием «блага» населению Российской Федерации.

Отношение к Сибири и в русском обществе было неоднозначным с самых первых лет обживания этих новых территорий. Так, например, генерал-губернатор М.М. Сперанский в первый год (1819) своего пребывания в Сибири утверждал, что Сибирь – это просто место для ссылок, может быть для некоторой части торговли, минералогии, но уж никак не для жизни нормального населения; вряд ли здесь возможна организация сельского хозяйства и фабрик. Однако уже в 1820 г. он же пишет: «Если немного я здесь сделал, по крайней мере много осушил слез, утешил негодований, пресек вопиющих насилий и, может быть, еще важнее, открыл Сибирь в истинных ее политических отношениях»<sup>2</sup>.

Не остались равнодушными к Сибири и писатели. Так, Ф.М. Достоевский, будучи сослан в Сибирь на каторгу в г. Омск в первые годы своего пребывания здесь считал, что у Сибири нет будущности, так как все ее реки впадают в Ледовитый океан и другого выхода в море нет<sup>3</sup>. Позднее, в 1881 г. он в своих «Дневниках писателя» пишет уже совершенно другое: «Россия не в одной только Европе, но и в Азии... Мало того: в грядущих судьбах наших, может быть, Азия-то и есть наш главный исход». Сравнивая эти слова с мыслями геополитиков англосаксонского, не дружественного России направления мыслей (Мэхена, Маккиндера и др.) о мировой значимости этой части земной поверхности (Lenaland) и последующим решением Александра III о строительстве Транссибирской железнодорожной магистрали, можно сказать, что понимание значения Сибири именно как части России приходит не сразу.

История повторяется. Сегодня опять стоит вопрос о выработке отношения к Сибири и вообще ко всему Северу России. Надо ли, а если надо, то каким образом его осваивать и заселять. Что сегодня обычно указывают в качестве «конкурентных преимуществ Сибири? Это кладовая ресурсов и транспортный мост между Востоком и Западом Евразийского континента. Если встать на сторону сибиряков, то стоит согласиться, что в кладовой жить холодно и неудобно, а под мостом – шумно и трясет. А то что в Сибири можно не только жить, но можно и растить здоровое потомство говорит многовековой опыт таких городов и деревень, как Енисейск, Богучаны, Кежма и многих других, расположенных по руслу великих сибирских рек, далеко севернее за 50-й параллелью<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> В данной статье понятия Сибирь и Азиатская часть России понимаются как синонимы, если это специально не оговорено, в частности там, где речь идет о Сибирском федеральном округе.

<sup>2</sup> Из писем М.М. Сперанского его дочери Елизавете Михайловне.

<sup>3</sup> Из воспоминаний А.Е. Врангеля о Ф.М. Достоевском в Сибири.

<sup>4</sup> **Крюков В.А., Селиверстов В.Е., Малов В.Ю., Токарев А.Н., Харитонов В.Н., Вижина И.А.** Исследования социально-экономической проблематики российской Арктики в Институте экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения РАН // Социально-экономическая проблематика Российской Арктики в исследованиях институтов Российской академии наук: история, современность, перспективы / под общ. ред. Б.Н. Порфирьева ; Рос. акад. наук, Ин-т народ. хоз. прогнозирования. – М. : Научный консультант, 2018. – Ч. 1, п. 3. – С. 494–621.

### 5.2.5. Перспективы азиатской части России: есть ли они

Уже не первый год (десятилетие?) расхожим стало мнение, что в России нет инвестиций, они бегут из России. Указываются и причины – плохая институциональная среда, бюрократия, коррупция и т.п. Особенно остро проблема недостатка инвестиций ощущается в регионах азиатской части России, если, конечно, не считать некоторые «точки» добычи особо ценных ресурсов. Последние, как правило, сразу «уплывают» на дальнейшую переработку в другие, более теплые страны. Соответственно этому уплывает и добавленная стоимость (читай – прибыль) от этих ресурсов, которая не превращается в источник новых инвестиций в экономику сибирских и дальневосточных регионов. Конечно, и климатические условия, и удаленность, и недостаточно развитая инфраструктура играют свою роль. Но не менее важным фактором является и то, что решения о перенаправлении доходов от сибирских ресурсов принимают или владельцы ресурсных корпораций или их «топ-менеджеры», личные интересы которых зачастую далеки от интересов и населения, и России в целом. Как метко заметил академик В.Л. Макаров, причин, почему новое (и предприятия, и технологии) столь трудно внедряется в экономику России, две: первая причина – они «нарушают отлаженный механизм благополучной жизни.»; вторая – инфраструктурные проекты (а без них невозможно развитие других производств), как правило, «нерентабельны, не дают прибыли инвестору»<sup>1</sup>. Реальные инвестиционные ресурсы (включая наработки фундаментальной и прикладной науки) сосредоточены преимущественно в крупных компаниях, но «благополучная» жизнь для них обеспечена и без новых, иногда рискованных проектов. Средние и мелкие компании могут быть и готовы к таким рискам, но не имеют возможностей.

Как это ни печально признать, но в Азиатской части России не так уж много уникальных для мировой экономики ресурсов. То есть нет ничего такого, что нельзя найти в других регионах мира (редкие исключения, например, Норильск, Байкал, Попигаи). Никаких сверхрентабельных проектов здесь ожидать не стоит. Здесь все дороже: энергия, транспорт, строительство и главное – человек. Конкурировать экономика Азиатской части России на мировом рынке может только за счет перераспределения добавленной стоимости в пользу «покупателя» за счет сокращения доли «производителя». Однако поскольку в бизнесе нет ничего «личного» (национального, патриотического и пр.), то частная компания (тем более не резидент данной страны) не может согласиться на снижения своей рентабельности ради достижения стратегических целей государственного строительства.

Но если мы признаем, что это Российская территория и здесь необходимо (как минимум) сохранить наше население, то для этого (как минимум) требуется поддержание инфраструктуры и создание новых высокооплачиваемых рабочих мест. Поэтому для условий Сибири и всего Севера России предпочтительны крупные комплексные проекты с решающим голосом государственных структур, которые имеют потенциальную возможность осуществлять долговременные вложения и не гнаться за немедленным коммерческим эффектом. Здесь также нежелательна конкуренция между регионами, особенно когда от нее выигрывает третья сторона. Между регионами выгоднее найти взаимопонимание в сфере реализации крупных ресурсных и инфраструктурных проектов. Вероятно, целесообразнее предложить концепцию «Опережающих инициатив», которая дополняет ранее широко применяемую в СССР концепцию «Территориально-производственных комплексов». Особо актуальна та-

<sup>1</sup> Макаров В.Л. Еще раз об антикризисных мерах. Журнал новой экономической ассоциации, 2010. – № 7. – С. 156–157.

кая концепция для «входа» в северные и арктические регионы – когда государство инициирует какой-то проект и предлагает коммерческим компаниям присоединиться на условиях, способных заинтересовать частных инвесторов. Конечно, при этом необходима «прозрачность» в деле оценки доходов и расходов каждого из участников крупных инвестиционных проектов.

Казалось бы, что проблема разработок стратегий регионального развития в России уже решена. Закон о стратегическом планировании в России ФЗ-172<sup>1</sup> предполагает базироваться на научных основах, которые в явном виде так и не были определены (см. ст. 3 п. 23 указанного выше Закона). Однако, судя по продолжающимся высказываниям и (главное) действиям руководства Министерства экономического развития РФ для понимания путей развития всей экономики и России, они видят в качестве научных основ «мейнстрим». Это тот самый путь к рыночной экономике, который начался еще в 1991 г. и известно к чему привел. Об его опасности предупреждали и отечественные экономисты, и даже часть из американских советников правительства России того периода<sup>2</sup>. Представляется, что одна из глубинных причин провалов этого пути состояла в том, что неправильно было определено наше место в глобальной экономической системе: Россия могла оказаться только в зоне периферийной экономики, но никак не в ее центральном ядре, а законы развития периферийной и центральной (развитой) рыночной экономики принципиально разные.

#### **5.2.6. Варианты «Силы Сибири»: в чьих интересах**

Проекты освоения Нижнего Приангарья середины 1980-х годов уже ориентировались на возможность использования нефтегазовых месторождений юга Эвенкии как для развития газо- и нефтехимии, так и для газификации городов и поселков Юга Сибири<sup>3</sup>.

К 2005 г. уже появляются варианты передачи значительного количества газа в Китай, причем захватывая и месторождения севера Иркутской области, и Якутии. Было предложено несколько вариантов транспортировок, причем во всех случаях, как императив, предполагался отбор гелия на территории России, предположительно в районе г. Саянска<sup>4</sup>. Здесь же предлагалось и создание газохимического комплекса, основанного на месторождениях Восточной Сибири и Якутии.

Нами были оценены разные варианты: как собственно транспортировки газа, так и варианты создания предприятий глубокой переработки «жирного» (т.е. кроме метана, содержащего, пропан бутан, ШФЛУ) восточносибирского газа. Рассматривался и вариант создания перерабатывающих предприятий на территории Китая. Оценка велась как с позиций интересов РФ, так и с позиций интересов нашего газового монополиста, организации с государственным участием, но, тем не менее, име-

---

<sup>1</sup> Федеральный закон Российской Федерации от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ. «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

<sup>2</sup> Подробнее о провалах теоретических концепций «шоковой терапии» см. (Миллар., Сакс... Шеннин..), можно что можно?

<sup>3</sup> Нижнее Приангарье: логика разработки и основные положения концепции программы освоения региона / Бандман М.К., Воробьева В.В., Ионова В.Д. и др. – Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 1996. – 232 с.

<sup>4</sup> Проблемные регионы ресурсного типа: Азиатская часть России / отв. ред. В.А. Ламин, В.Ю. Малов; РАН, Сиб. отд-е, ИЭОПП, Ин-т истории, Ин-т геогр. им В.Б. Сочавы, Ин-т систем энергетики им. Л.А. Мелентьева. – Новосибирск: Изд-во Сиб. отд. РАН, вып. 4. – 2005. – 386 с.

ющим ярко выраженный коммерческий интерес<sup>1</sup>. Оказалось, что при выборе варианта развития газовой отрасли в Восточной Сибири интересы газового монополиста совпадают с интересами Китая: наиболее выгодно с точки зрения получения максимального денежного эффекта создавать газопереработку на территории КНР, а не в России. Причина очень проста и очевидна: в Китае дешевле и труд, и процесс строительства, и ближе конечный потребитель, и многие показатели материальных затрат здесь ниже, чем в России. Проведение газопровода по южному варианту, позволяющего газифицировать многие населенные пункты Иркутской области, Бурятии и Забайкальского края также не отвечает интересам газового монополиста, так как получить нужную цену с жителей сибирской «глубинки» вряд ли возможно. Сегодня кто-то гордится скорым завершением проекта «Сила Сибири», позволяющая диверсифицировать поставки газа, но этот газопровод проходит именно по варианту, наименее отвечающему интересам регионов Восточной Сибири. Правда, газоперерабатывающий завод все же уже строится в Амурской области. Но продукты этого предприятия предназначены в основном для Китая и других стран АТР. Хорошо, если не оправдаются наши прогнозы о направлении дальнейшего использования прибыли от этого газоперерабатывающего завода, и она будет направлена на развитие объектов преимущественно отечественной экономики. Ну а газификация сел и малых городов Сибири еще может подождать, если, конечно, к тому времени там останутся жители.

### 5.2.7. Газ Ямала: оценка угроз западного направления поставок

В конце «нулевых» годов XXI века, в связи с некоторой задержкой реализации «Голубого потока» (газопровод в Турцию по дну Черного моря) по причине недоговорок о цене газа, нами была поставлена задача оценить риски аналогичных задержек при реализации проектов новых газопроводов в Западную Европу с месторождений полуострова Ямал. Также учитывались и определенные трудности с транзитом через территорию Украины. Тогда нами были сделаны, казалось бы, невероятные предположения: а что если *вдруг*, подготовив ямальские месторождения к эксплуатации Газпром не найдет потребителей в Западной Европе? Или возникнут препятствия «непреодолимой силы» по транзиту газа? Каковы могут быть потери? И какие мероприятия могли бы быть предусмотрены для минимизации этих потерь?

Расчеты показали, что существенное снижение потерь обеспечивал бы вариант создания заводов по сжижению газа на побережье морей Северного Ледовитого океана. Это обеспечивало возможность диверсификации поставок газа по всему миру. Мы предлагали такое место в районе перспективного пункта в устье реки Индига (Ненецкий автономный округ). Одновременно к этому пункту предполагалось строительство железной дороги (Баренцкомур) как продолжение БАМа и Северо-Сибирской магистрали. Тогда о порте Сабетта еще никто не упоминал. Более того, побережье Ямала в качестве размещения возможных будущих портовых комплексов не рассматривалось по причине их мелководья и тяжелой ледовой обстановки. И второй вариант, еще в большей степени позволяющий минимизировать потери, – это создание мощностей по переработки газа в разнообразные продукты химической отрасли на территории России с возможным их последующим экспортом. Понятно, что ни о каких санкциях со стороны Европейских стран или отказе Болгарии о проведении «Южного потока» тогда и не помышляли. Тем не менее это случилось.

---

<sup>1</sup> Иноземцев В.Л. Модернизация в России: каковы шансы на успех. Журнал новой экономической ассоциации, 2010. – № 7. – С.146–156.

«Сила Сибири» как альтернативный маршрут для части российского газа хотя и наиболее быстро реализуемый, но (и это наше новое предупреждение) все равно рискованный, так как у КНР есть свои интересы. А будучи в положении единственного покупателя именно у него может оказаться наиболее выигрышная позиция при переговорах о цене газа. Полезно одновременно иметь в запасе вариант продолжения газопровода к побережью Тихого океана (а не только непосредственно в Китай) и созданию там соответствующих газоперерабатывающих и газосжижающих заводов. Кроме того, у ЕС и США обязательно возникнет желание не допустить устранения Украины от газового транзита из чисто политических соображений, и тогда вопрос о рынках для ямальского газа снова станет «болевым» точкой. Поэтому наши предложения о более активной политики в отношении внутреннего рынка, и/или более масштабных проектов СПГ на побережье Северного Ледовитого океана, и/или создание новых объектов газопереработки с экспортом более дорогой продукции остается актуальным.

### **5.2.8. Забайкальский край, юго-восточная часть**

Планы освоения рудных месторождений юго-востока Забайкальского края существовали давно – еще в 1999 г. региональное правительство закладывало их в свои «Основные направления экономического развития». Получив в распоряжение богатейшие запасы региона, «Норникель» в 2006 г. подал заявку в Инвестфонд, с тем чтобы часть затрат на строительство железной дороги к месторождениям взяло на себя государство. В первую очередь предполагалось строительство железнодорожной линии Нарын – Лугокан (375 км), на втором этапе – собственно, освоение пяти полиметаллических месторождений (строительство ГОКов, подготовка открытых карьеров и поселков). Однако

в 2008 г. – по предложению администрации Забайкальского края, РЖД и «Норникеля» была перенесена точка примыкания новой линии к сети РЖД со станции Нарын на станцию Борзя и, соответственно, изменен маршрут первого участка дороги только до станции Александровский завод;

в 2009 г. «Норникель» сообщил о нецелесообразности освоения только части из пяти заявленных в проекте месторождений. Естественно тех, которые находятся в зоне влияния строящегося участка железной дороги. Разработка Култуминского, Лугоканского и Солонеченского месторождений была признана нерентабельной.

В условиях начавшегося финансового кризиса, падением цен на мировом рынке металлов, ухудшилось и финансовое положение главного интересанта строительства дороги – «Норникеля». В результате компания сократила объемы финансирования проекта. Значительная часть работ по геологическим изысканиям в рамках данных проектов были приостановлены. Нет ничего удивительного в том, что в том же 2009 г. принято решение сократить железнодорожную ветку Нарын – Лугокан до станции Газимурский завод – т.е. до 224 км. Из проекта исключалось освоение Култуминского, Лугоканского и Солонеченского месторождений. При этом финансирование железной дороги полностью возлагалось на Инвестфонд, т.е. на бюджет государства. Региональное правительство вынуждено было согласиться с изменениями паспорта проекта, по которым железная дорога будет строиться не до Лугокана, а только до Газимурского завода, и осваиваться будут не пять месторождений, а два – Бугдаинское и Быстринское. Таким образом, несмотря на то что проект в полном объеме был вписан во все стратегии, интересы компании, меняющиеся под воздействием «экстерналий» – ситуаций на внешних рынках – превалировали над интересами комплексного освоения ресурсов территории. Проект «распался» на две половинки. Реализуемость второй части проблематична даже в настоящее время.

### 5.2.9. Экономическая роль государства

История знает много примеров, когда именно постановка не денежной цели позволяла преодолеть кризисные явления. Участие государства как организующего и финансирующего начала позволяло преодолеть трудности в минимально короткое время. Это и выход из Великой депрессии США (1930-е годы) – план Рузвельта по строительству дорог (транспортной инфраструктуры), и политика Де Голля по возрождению Франции после войны. Но особо хотелось бы выделить план возрождения Германии после войны – план Маршалла. Была поставлена *цель* за короткий период времени обеспечить *всем* немцам достойный уровень жизни. При этом рынок (и рынок на первых парах регулируемый) был избран как средство достижения цели в отличие от современной России, где рынок фактически стал целью, действительно обеспечивший быстрый подъем благосостояния, но только для очень узкого круга так называемых «новых русских». Вероятно, в России не были известны предупреждения Аристотеля.

Показателен и пример освоения гидроэнергетических ресурсов реки Теннесси и ее притоков в США в 30-годы прошлого века. Многолетний опыт работы Администрации долины реки Теннесси (TVA) привлекает внимание не только и не столько своей организационно-экономической структурой, сколько своей ролью главного и высокоэффективного механизма программного развития проблемного региона. Многолетняя история TVA при внимательном (и адекватным российским условиям) использовании ее опыта послужила прообразом целевых установок корпорации Нижнего Приангарья – неким взглядом на ее принципиально возможное будущее, предложенное нашим институтом в начале 1990-х годов<sup>1</sup>. Сегодня TVA это не просто административная структура, но и агентство ресурсного развития, созданное конгрессом в помощь развитию региона. Также TVA – национальная экологическая лаборатория, испытывающая решения, способствующие устойчивому экономическому росту, и демонстрирующая, как эти решения могут повлиять на конкурентоспособность всей нации. TVA продолжает осуществлять свою миссию – обслуживать людей, отвечать их потребностям, помогать им достигать лучшего качества жизни.

Можно выделить основные три составляющие, за счет чего сегодня можно обеспечить прибыльность многих российских корпораций, особенно ведущих свой бизнес в Сибири и на всём Севере России:

- 1) более сильной эксплуатации российского населения, снижая его уровень жизни («проедание» настоящего);
- 2) низких экологических требований и присвоения природной ренты («проедание» будущего);
- 3) недоамортизации ранее созданных основных фондов («проедание» прошлого).

Не менее важен и следующий вопрос: если прибыль решили (хотя это и не очевидно, учитывая частный характер многих корпораций) инвестировать в развитие производства, то где, в каком регионе и какой стране это сделать рациональнее (естественно, с точки зрения максимизации прибыльности корпорации, роста ее капитализации)? Ответ также очевиден: при прочих равных условиях туда, где теплее, ниже издержки по всем составляющим, где ближе рынки потребления этих продуктов – в Китай, Индонезию, Африку, Латинскую Америку и т.п. И это все в рамках действия законов рыночной экономики.

<sup>1</sup> Нижнее Приангарье: логика разработки и основные положения концепции программы освоения региона / Бандман М.К., Воробьева В.В., Ионова В.Д. и др. – Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 1996. – 232 с.

Трудно спорить с теми, кто ратует за всемерное развитие территориального разделения труда, кто за рациональное размещение производства с точки зрения получения максимального эффекта от выгодной международной торговли. Однако организация взаимовыгодной торговли с другими странами, интеграция в мировой рынок имеет смысл только тогда, когда она обоюдовыгодна. Но это несет и определенные угрозы: потерю технологической безопасности<sup>1</sup>.

Можно утверждать, что для оценки проектов продолжения развития Сибири и всего Севера (плюс акватории Северного Ледовитого океана) рыночные критерии неприменимы. Сжатие экономического пространства ради достижений сиюминутных рыночных эффектов может обернуться в будущем существенными, а может и невозполнимыми потерями для всей страны.

### 5.3. МАЛЫЕ УДАЛЁННЫЕ ЭКОНОМИКИ ЮГА СИБИРИ

Республики Юга Сибири, несмотря на относительно благоприятные демографические тренды и наличие богатых природно-минеральных ресурсов, представляют собой хронически депрессивных территорий, социально-экономические проблемы которых со временем усугубляются. За последние 20 лет, в течение периода 1998–2017 гг. Республика Хакасия опустилась в рейтинге субъектов Российской Федерации по объему валового регионального продукта на душу населения с 24-го на 37-е место, Республика Бурятия – с 43-го на 71-е место, Республика Алтай – с 69-го на 72-е место, а Республика Тыва осталась на 75-м месте<sup>2</sup>. При этом отставание по темпам экономического развития способствовало ухудшению условий жизни населения. Как показывают данные таблицы 5.2, показатели среднедушевых денежных доходов населения в этих республиках в 2017 г. оставались значительно ниже среднероссийских, а инвестиции в основной капитал – даже менее половины среднероссийского уровня (за исключением Республики

Таблица 5.2

Основные характеристики некоторых субъектов Юга Сибири в 2017 г.

Показатель	РФ	Республика Алтай	Республика Тыва	Республика Хакасия	Республика Бурятия
Индекс физического объема валового регионального продукта за период 1998–2017 гг., %	190	186	143	166	146
Инвестиции в основной капитал на душу населения в 2017 г., % к среднему показателю по РФ	100	55	39	27	38
Среднедушевые денежные доходы в 2017 г., % к среднему показателю по РФ	100	59	80	45	67

Источник: Данные Федеральной службы государственной статистики РФ – Росстата<sup>3</sup>, расчеты автора.

<sup>1</sup> Российская экономика и впредь будет структурироваться стихийно, в соответствии с интересами транснациональных корпораций, если сохранится беспрецедентно высокая степень открытости экономики (Гринберг..., с. 144).

<sup>2</sup> Список субъектов РФ 1998 г. включал 80 регионов (без автономных округов), список 2017 г. – 82 региона, в том числе Крым и Севастополь.

<sup>3</sup> Регионы России. Социально-экономические показатели. 2018: Стат. сб. / Росстат. – М., 2018. – С. 190–191, 489–490; Индексы физического объема валового регионального продукта в 1998–2017 гг., регламентная таблица Росстата. – URL: <https://www.gks.ru/storage/mediabank/din98-17.xlsx>.