

УДК 332.1+338.2
ББК 65.05+ 65.2/4
Э 40

Ответственные редакторы:

д-р экон. наук *А.О. Баранов*
чл.-корр. РАН *А.А. Широв*

Э 40 **Экономическая политика России в межотраслевом и пространственном измерении:** материалы IV Всероссийской научно-практической конференции ИЭОПП СО РАН и ИНП РАН (Россия, г. Белокуриха, 24–25 марта 2025 г.) – Т. 4 / отв. ред. А.О. Баранов, А.А. Широв. – Новосибирск: 2022. – 180 с.

ISBN 978-5-89665-367-7
DOI 10.36264/978-5-89665-367-7-2022-005-180

В книге представлены материалы IV совместной конференции ИЭОПП СО РАН и ИНП РАН по межотраслевому и региональному анализу и прогнозированию, которая состоялась в г. Белокуриха (Алтайский край) 24–25 марта 2022 г. В них представлен макроструктурный, отраслевой и пространственный подходы к обоснованию экономической политики в современных российских условиях.

Книга рассчитана на макроэкономистов, работников государственных органов власти, региональных властей и бизнеса, преподавателей, аспирантов, а также на читателей, интересующихся современными проблемами социально-экономического развития России.

Работа выполнена по плану НИР ИЭОПП СО РАН, проект 5.6.6.4. (0260–2021–0008) «Методы и модели обоснования стратегии развития экономики России в условиях меняющейся макроэкономической реальности»

УДК 332.1+338.2
ББК 65.05+ 65.2/4

ISBN 978-5-89665-367-7
DOI 10.36264/978-5-89665-367-7-2022-005-180

© ИЭОПП СО РАН, 2022
© Коллектив авторов, 2022

выйти на показатель по 20 млн т, через Гродеково – 11 млн т, На-ушки (транзит грузов на Китай через Монголию, погранпереход Эрлянь – Дзамын-Ууд) – 3 млн т, Махалино – 3 млн т.

Полагаем, что при наличии грузовой базы по импорту для отправки с Дальневосточного региона в европейскую часть страны и на Урал можно выйти на показатели, указанные выше. Следует учитывать ограничения по пропускной возможности Восточного полигона, организации сбалансированного грузопотока через погранпереходы в контексте договоренностей между российскими и китайскими железными дорогами.

Литература и информационные источники

1. Грузооборот морпортов России за 4 месяца 2022 года вырос на 0,1% - АСОП URL: <https://portnews.ru/news/329470/>
2. Морские порты. – 2022. – №2 (203), с. 62.
3. Таблицы нумерации вагонов грузового парка железных дорог колеи 1520 мм с их характеристиками (по состоянию на 01.01.11). – 2010 г. URL: https://www.agonta.com/dwlds/railcar_numbers_2011.pdf
4. Агентство экономической информации Прайм. Новости, 08.04.2022 URL: <https://1prime.ru/>

DOI: 10.36264/978-5-89665-367-7-2022-005/17-180

Малов В.Ю.

ТРАНСПОРТНАЯ КОНЦЕПЦИЯ КАК СОСТАВНОЙ ЭЛЕМЕНТ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АЗИАТСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ

В качестве исходных положений (аксиом) для разработки транспортной концепции Азиатской части России предлагается считать следующие:

1. *Не решив общих вопросов, мы никогда не решим и частных.* Поскольку Азиатская Россия – это часть страны, то, как минимум, полезно учитывать и транспортную концепцию всей страны в целом.

2. *Азиатская часть страны – это неотъемлемая часть территории России*¹, где одной из высших целей развития государства следует считать не только сохранение, но и приумножение российского народа². Трудно (скорее невозможно) предложить и обосновать транспортную концепцию, да еще отдельной территории большой страны, не ответив на вопрос о том, что это за территория, зачем она нужна стране, стоит ли здесь создавать условия для жизни постоянного контингента населения? Тем более, если эта территория достаточно холодная, труднодоступная, требующая в разы больше издержек и на создание производств, и на поддержание хотя бы средних по стране условий жизни.

3. *«Густое население на восточных окраинах Империи закрепляет их за Россией более, чем трехсоттысячная армия и дорогостоящие крепости»*. (Князь А.Г. Щербатов, 1910 г.) В этом же контексте уместно напомнить еще одно изречение нашего знаменитого соотечественника из 19 века: «Если эта дальняя окраина должна принадлежать России, то ее следует заселять русскими, хотя бы это стоило Правительству немалых затрат: если же нет, то лучше теперь уступить ее Китаю,» (первый генерал-губернатор Приамурья князь А.Н. Корф, 1887 год). Здесь важно выделить постановку вопроса (далеко не в первый раз в российской истории): стоит ли тратить деньги на заселение территорий, которые не известно когда еще будут приносить ощутимую при-

¹ Хотя вопрос о том, чтобы продать часть территории страны (пусть только в формате островов) встал не так уж и давно. В начале 90-х годов прошлого века за часть Курильских островов нам (возможно, даже стране, а не отдельным лицам) были готовы заплатить, что было актуально в те «голодные» для нашей страны годы. Ну, а японцам, которые постоянно ссылаются на трактат 1855 года, полезно вспомнить слова их же дипломатов. Когда после окончания русско-японской войны 1904–1905 годов японцы выдвинули претензии на весь Сахалин, граф Витте, пытаясь урезонить японцев, указал, что выдвигание подобного требования прямо противоречит «обменному» трактату 1875 года. На что глава японской делегации на Портсмутских переговорах высокомерно ответил: «Война отменяет договоры. Вы потерпели поражение, и давайте исходить из сложившейся обстановки».

² Такую цель поставил перед Россией еще М. Ломоносов, акцентируя внимание на том, что «Величие, могущество и богатство всего государства состоит в сохранении и размножении русского народа». И, вероятно, нет необходимости подчеркивать, что М. Ломоносов под «русскими» понимал, прежде всего людей, считающих себя гражданами России, а не их этническую принадлежность.

быль в государственную казну? Как, по каким критериям оценивать значимость *социального контроля* над территорией, который можно установить только (и исключительно) организовав там постоянное население *граждан* данного государства.

Чем полезна территория сама по себе? Это прежде всего ресурсы: почвенные, минеральные, лесные и, конечно, сами люди. И не только потому, что утверждение «кадры решают все» справедливо и сегодня, а просто потому, что только они могут осуществить социальный (да и любой другой) контроль за территорией. Никакие дроны, видеокамеры и космические снимки не заменят личного человеческого участия в этом деле.

Другими словами, именно население и его потребности должны быть в фокусе цели высшего порядка, и именно к ней должна подстраиваться вся другая политика и экономика. Если цель только в получении максимально возможной добавленной стоимости, то, конечно, можно обойтись несколькими крупными городами в теплых регионах Сибири (а, может, и России?) и летать на вахты ради добычи и последующего экспорта ресурсов. Такой вариант, вероятно, принесет более значительную добавленную стоимость, принятую в качестве целевого параметра.

Свою конкретную задачу в оценках возможных сценариев развития Азиатской России и, в частности, ее транспортного комплекса мы видим в поиске соотношения в координатах Люди/Деньги. А именно, оценку тех дополнительных издержек на создании в Азиатской части России достойных условий жизни населения, которые соответствуют будущим (на период 2035 г.) требованиям¹.

В качестве основной гипотезы принимаем положение, что конечная (основная, главная), цель и проекта, и государства в Азиатской части России – это *рост численности местного (российского) населения*, т.е. населения с высокодоходными рабочими местами и соответствующей производственной и социальной инфраструктурой. Сразу оговоримся, что просто так созда-

¹ Конкретный размер этих требований (размер жилья, объем услуг здравоохранения и т.п., а также соответствующая этому заработная плата) будем считать варьируемым параметром.

вать условия для развития транспортной системы, не имея в виду местного, постоянного населения, нет смысла. Транспортная доступность для населения – это одно, а транспортная доступность для производств (скорее – для вывоза малообработанного сырья) – это может быть другое. Последнее предполагает, возможно, несколько иную конфигурацию транспортной сети. Более того, совершенно не обязательно именно *сеть*. Может быть достаточно только магистраль в формате *ствола дерева*, а от него, как от ствола, несколько веток к ресурсным районам. Что, собственно и представлял собой Транссиб до середины 50-х годов прошлого века с отдельными ветками на Юг и на Север Сибири. Трудовые ресурсы – вахтовиков – можно доставлять самыми разными видами транспорта, и для них понятие транспортной доступности имеет другой смысл. А с задачей ее обеспечения вполне справится «транспортный цех» компании.

Здесь важно подчеркнуть, что цель максимизации народонаселения не связывается напрямую с такими показателями, как ВВП, прибыль, добавленная стоимость и другие разнообразные денежные оценки деятельности. Конечно, трудно представить возможность роста численности населения без учета эффективности хозяйственной деятельности, без оценок возможностей роста денежных доходов населения, численность высокодоходных рабочих мест и т.п. Но эти последние показатели будут восприниматься нами только как необходимые *средства и условия* для роста народонаселения, причем желательно во всех регионах, городах и населенных пунктах. Не секрет, что решить проблему транспортной дискриминации проще всего переселением (можно добровольно-принудительным) жителей «медвежьих углов» в крупные города, агломерации и/или конурбации, где эта проблема «спускается» на уровень внутригородских транспортных схем. Сама проблема расширения транспортной доступности (или ликвидации транспортной дискриминации) имеет смысл только тогда, когда есть более важная задача сохранения населения в тех городах, селах, деревнях и т.п., где они (жители) предпочитали бы жить и в дальнейшем. Конечно, рассчитывая при этом на существенный рост уровня жизни.

Вышеназванные три императива (1 – общее/частное, 2 – численность населения как цель и 3 – сохранение территориальной

целостности) определяют два варианта принципиально отличных сценария перспектив развития Азиатской части страны¹.

Сценарий А базируется на предположении о том, что перед Россией не стоит задача сохранения численности населения во *всех частях страны*, включая удаленные, труднодоступные и климатически малоблагоприятные для жизни вновь прибывающего (и/или подрастающего) населения. По этому сценарию нет ничего страшного в том, что население Дальнего Востока сокращается: достаточно сохранить численность в таких городах, как Хабаровск, Владивосток, ну, может быть, Благовещенск или Комсомольск-на-Амуре. Численность постоянных жителей таких населенных пунктов, как, например, Тында, Сковородино, Нерюнгри может и сокращаться. Для работы на угольных предприятиях Южной Якутии достаточно вахтовиков, которые могут быть доставлены, например, из Кузбасса или Хабаровска. Не требуется проводить сложные расчеты, чтобы сразу оценить огромные размеры экономии и для ресурсодобывающих компаний (тем более, если их акционерами являются граждане иностранных государств), но и, к сожалению, для местных бюджетов, освобожденных от задач создания крайне дорогостоящих объектов социальной инфраструктуры. Понятно, что в этом случае ни о какой транспортной дискриминации речи быть не может: компания полностью обеспечивает своих (и только своих) работников всем необходимым, да еще гарантирует высокий уровень зарплаток.

Сценарий Б – сохранение максимально возможного числа населенных пунктов, создание там достойных условий жизни. Другими словами, если есть потребность в ресурсах какого-либо отдаленного района, и там *уже* существуют какие-то населенные пункты, которые *могут быть* сохранены (основываясь на желаниях местного населения), то для этих пунктов необходимо предусмотреть все варианты ликвидации транспортной дискриминации, а также признать оправданными издержки по созданию там достойных условий жизни. Более того, в этом сценарии предполагается предусмотреть и необходимость создания здесь же (на

¹ Сценарии, отличающиеся только ожидаемыми темпами роста ВВП страны, на наш взгляд, мало способствуют формированию качественно различных вариантов транспортной концепции для Азиатской части России.

месте) высокодоходных рабочих мест *разного профиля*, что крайне не полезно для сохранения здесь подрастающего поколения.

Таким образом, если подходить с позиций качественной денежной (стоимостной) оценки этих двух сценариев, то очевидно, что сценарий Б дает существенно меньший показатель роста ВВП страны, так как требуется больше издержек на поддержание жизни в удаленных районах России. Нет необходимости специально доказывать, что именно регионы европейской части страны «недосчитаются» значительных эффектов. Решение задачи по определению «справедливого» распределения средств государственной поддержки тому или иному региону с учетом разнообразных геополитических моментов (национальная безопасность, экология и др.) остается за рамками данного исследования.

В качестве «сухого остатка» предлагаются следующие выводы:

1. Переход от продолжения стратегии продвижения на Восток путем расширения «древовидной» структуры транспортного комплекса – к транспортной сети, позволяющей не только *осваивать, но и обживать* территорию.

2. Развитие страны во времена царской России и СССР было направлено на формирование *взаимосвязанной экономики* Восточных регионов страны и их заселение на основе высокодоходных рабочих мест – как одна из геополитических целей страны. Пик активности и планов, формирование территориально-производственных комплексов (ТПК) приходится на 60–90-е годы XX века. Период после 90-х – это примитивизация экономики Сибири и Дальнего Востока – плата за вариант российского рынка периферийного типа. Как следствие – потеря рабочих мест и, соответственно, потеря населения, исчисляющаяся миллионами.

3. Результаты расчетов по критерию максимизации конечного потребления всей страны показывают, что сценарий Б характерен тем, что в нем заложено предположение об *опережающем* росте потребления разнообразных услуг (в том числе транспортных) населением регионов Азиатской России по сравнению с регионами европейской части страны.

4. Транспортные проекты Сибири и Дальнего Востока должны объединять экономики Востока страны и повышать их связанность с Уралом, Северо-Западным регионом, Поволжьем и другими регионами Европейской части России. Одним из первооче-

редных проектов является завершение широтного транспортного коридора – Северо-Российской евразийской транспортной железнодорожной магистрали Ванино – Индига. Показательно, что в ней заинтересованы многие ресурсодобывающие компании, что делает ее перспективным объектом государственно-частного партнерства.

5. История России знает примеры последствий запаздывания со строительством некоторых участков железной дороги. Это и дорога в Крым (1854 г.), и ускоренное строительство КВЖД (1904 г.), так и не справившейся с задачами необходимого подвоза вооружения и продовольствия к войскам в Порт-Артуре, и лишение в 1914 г. России связей со странами Антанты при блокировании Санкт-Петербурга, и отсутствие связей с портами на Баренцевом море. Еще иркутское совещание по развитию Сибири 1906 г. обратило внимание на очевидную и недопустимую транспортную дискриминацию сибирской экономики, на отсутствие независимых выходов на мировой рынок (прежде всего зерна). Уже в то время отмечается перспективность варианта создания в Индиге нового порта в глубоководной и маломерзающей бухте¹.

6. Создание транспортной сети Азиатской части России – это большие вложения в *будущее*, далеко не всегда вписывающиеся в сиюминутную коммерческую эффективность, приверженность к которой характерна многим нашим транспортным ведомствам, не говоря уже о частных корпорациях. Без политической воли, вероятно, дело с места не сдвинется.

¹ В стратегии РЖД указаны отдельные участки Северо-Российской евразийской магистрали, но коридор разбит на участки и, к сожалению, не объявлен как **стратегический**, а только как «ресурсной» и/или «социальной» значимости. И только в январе 2022 года высшее должностное лицо нашего государства дало поручение Правительству активизировать работу по этому варианту. Здесь уместно напомнить резолюцию императора Александра III по поводу многочисленных предложений губернаторов дальневосточных и сибирских регионов о необходимости скорейшего создания Транссибирской железнодорожной магистрали: «Уже сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора». История действительно имеет свойство повторяться.