

«НУЖНЫ ОЧЕНЬ СИЛЬНЫЕ ИМПУЛЬСЫ ДЛЯ ПРИТОКА НАСЕЛЕНИЯ»

РАЗВИТИЕ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА НЕ ОБОЙДЕТСЯ БЕЗ СЕЛЕКТИВНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ, РАССКАЗАЛ ВГ ЗАМПРЕД ПРАВЛЕНИЯ ВНЕШЭКОНОМБАНКА СЕРГЕЙ ВАСИЛЬЕВ.

BUSINESS GUIDE: Среди экономистов, похоже, наблюдается консенсус: в отношении Сибири и Дальнего Востока необходима селективная политика. С чем это связано?

СЕРГЕЙ ВАСИЛЬЕВ: Где граница Дальнего Востока? Не Новосибирск, а Байкал. Проблемы Забайкалья радикально отличаются от Предбайкалья. Единая энергосистема идет до Байкала, нефте- и газопроводы идут до Байкала. Иркутск прекрасно «снаряжен»: газовая и нефтяная труба, дешевая электроэнергия с ГЭС. А в Забайкалье все по-другому: нет единой энергосистемы, нет трубы ни той, ни другой. Фактически получается энергетическая изоляция от остальной части России. Там совершенно другие проблемы, совершенно другая дискретность экономического пространства. Поясню, что это значит, с чем мы сталкиваемся сейчас. И это главный аргумент в пользу селективной экономической политики в таких местах.

Тут очень большая обусловленность политических решений и объективных экономических процессов. Условно говоря, когда мы проводим дорогу, мы какими-то аргументами руководствуемся в том или другом месте ее провести. Но раз мы ее провели уже, то тут она сама становится объективным фактором развития.

Там очень мало населения и есть очень большие потенциальные объекты инвестиций. Пришли инвестиции в этот объект — и он сам вокруг себя меняет среду. Поэтому тут нужен подход, который раньше назывался ТПК (территориально-производственные комплексы), а сейчас называется кластеры. Это учет дискретных, в принципе частных экономических решений и их взаимосвязи с общественными решениями.

На самом деле, большая часть проектов, которые сейчас развиваются в Сибири и на Дальнем Востоке, связаны, конечно, с экспортом, в основном в Японию и Китай, и очень мало проектов, которые с этим не связаны. Все это упирается в узкое горло Транссиба и БАМа. Это же надо согласовывать? Потому что если все эти проекты реализуются, Транссиб встанет.

ВГ: Транссиб ведь встанет, даже если лишь часть реализуется...

С. В.: Да. Поэтому в этой ситуации пусть даже не ручное управление, но, по крайней мере, хотя бы просчет на макроуровне крупных инвестиционных решений совершенно необходим. И вторжение в коммерческие проекты тоже. Потому что если инвесторы каждый по отдельности будут рассчитывать, что все будет как есть, на свой страх и риск построят все, что планируют, в результате мы получим полный коллапс. То же самое не только по транспорту, но и по энергетике и так далее.

Не говоря уже о трудовых ресурсах. Посмотрите на Нижнее Приангарье — кто там будет работать? Если китайцы, давайте просчитывать политические последствия...

Это и есть основные аргументы в пользу, условно говоря, Ост-Индской компании.

ВГ: Без масштабного госвмешательства, без дирижистской политики не обойтись?

С. В.: Проблема в том, что можно было бы сказать, что вообще ничего не надо. Так ведь нет — все хотят, проекты все время возникают. Частные, не государственные. Японцы приходят, говорят: давайте ЦБК строить, мы готовы взять целлюлозу... А это минимум \$3 млрд прямых инвестиций. **ВГ:** С другой стороны, люди, которые сейчас говорят, что нужна масштабная госпрограмма, по сути, говорят: 20 лет прошло, рынок не сработал...

С. В.: Рынок как раз сработал. И обезлюдивание — лучшее тому подтверждение. Люди хотят жить в хороших условиях и не хотят — в плохих. Рынок работает так, что там (в Сибири) возникает такая разреженная зона...

ВГ: Но можно ли называть рынком то, что десятилетиями творилось, например, в Приморье? Приезжаешь во Владивосток, а тебе начинают рассказывать такое, что административными барьерами назвать язык не поворачивается...



С. В.: Есть такая проблема. Не только во Владивостоке. Одна из идей госкорпорации в том и была, чтобы обойти проблему плохого управления на региональном уровне.

Впрочем, даже если бы было идеальное управление, все равно были бы проблемы. Там же большие экстерналии — проблемы БАМа и Транссиба никак не связаны с местной властью, совсем никак. Проблемы энергетики тоже: чтобы можно было бы мало-мальски нормально жить, все равно надо было Бурейскую ГЭС достроить. Причем если в тепловую генерацию частный капитал идет, то в гидроэлектростанции без ГЧП (государственно-частного партнерства) уже не обойтись: и сроки окупаемости слишком большие, и других проблем много.

За Байкалом совсем другая жизнь, которую определяет нехватка трех ресурсов: транспортных, энергетических и людских.

ВГ: Еще одна точка зрения связана с понятием экономической концентрации (добавленная стоимость на единицу площади). Разница на границе РФ и КНР заставляет надеяться, что она начнет «перетекать»...

С. В.: В Канаде то же самое, все прижато к американской границе. Климат, ничего не поделаешь. Ничего удивительного

В Приморье, даже, пожалуй, от Сахалина до Хабаровска, уже все живее. Там заметно это расширение. Но сильно распознаться эта огромная экономическая активность не может. Там же, по сути, нет людей. Если бы на Дальнем Востоке жили бы не 8 млн, а 20 млн человек, уже была бы другая жизнь. Сейчас там людей хватает только на то, чтобы жизнь еле теплилась.

С точки зрения последовательного либерала все можно было бы, кстати, оставить как есть. И пусть гражданское общество само криминал изживает. Как было 100 лет назад в Калифорнии. Но это значит забыть, что это было во время очень быстрого экономического роста и масштабной миграции, огромного притока населения. Откуда у нас будет миграция на Дальний Восток? Из Китая? Из Белгорода туда сейчас вряд ли кто-нибудь поедет.

ВГ: Почему? На это же очень большой расчет на госуровне — развернуть миграционный поток в другую сторону.

С. В.: В Сибири и на Дальнем Востоке не работает конкурентный федерализм. В Центральной России как? Не понравилось в Белгороде, поехал в Воронеж. Калуга оказалась хорошим местом — туда люди поехали. Там реально оказалась толковая команда

В Калининград 100 тыс. человек приехали за десять лет. Климат хороший, Европа рядом, возможностей много. А вот в Псков, условно говоря, люди не едут.

Если бы в России была проблема избыточного населения, конечно, на Дальний Восток ехали бы, если бы не было такой демографической ямы.

ВГ: Часто говорят, что надо создать разного рода стимулы для переселенцев. Может ли это помочь?

С. В.: Вряд ли. Очень сложно создать такие стимулы. Тем более что они должны быть не только экономическими. Может быть, должно стать модно переезжать в Сибирь.

Сергей Караганов недавно написал статью, что надо создать третью столицу в Азии. Что-то в таком духе, по моему, и надо делать. Это может быть, например, великоопынный, выдающийся университет, который бы создал вокруг себя атмосферу притяжения.

Почему был успешен новосибирский Академгородок? Не потому же, что туда были вложены какие-то гигантские деньги. Просто было ощущение того, что называется frontier (границы), невероятных возможностей. 1960-е вообще были временем исторического оптимизма.

ВГ: Во Владивостоке это делается: создается ДФУ. Если удастся создать атмосферу оптимизма в том, что касается Приморья, миграционные потоки удастся направить в ту сторону?

С. В.: Да. Например, если удастся добиться того, чтобы туда приехало 20 человек всемирно известных ученых, не 200 даже, университет уже состоится. Нужны очень сильные импульсы для притока населения, особенно молодых людей.

ВГ: А какие еще могут быть импульсы? Скажем, аномально высокий экономический рост...

С. В.: А откуда он там возьмется? Надо же сначала очень много денег вложить...

А вот увеличение связности необходимо: без этого вообще ничего не работает. Речь о том, что надо добиться того, чтобы билеты на самолет стоили гораздо дешевле, чем сейчас. В советское время единство страны держалось низкими тарифами.

Во-вторых, местная авиация, нормальные коммуникации. Чтобы не приходилось в Сибири летать через Москву. Сеть местного авиасообщения не только же Владивосток интересует. Это не только Сибири касается, это касается всей России. Это ключ к территориальному развитию. Условно говоря, никакие провинциальные города не привлекают западные инвестиции, если туда не летают самолеты. То, что в Калуге и Ярославле нет нормального аэропорта, не мешает: туда есть электричка из Москвы и на машине можно доехать часа за два.

Если на востоке страны возникает деловой и административный центр (скорее всего, Хабаровск, Владивосток слишком далеко), то должны возникнуть и внутренние связи, сеть центров, по которой могло бы мигрировать население.

ВГ: Какое население? Пока же не видно, за счет чего могло бы вырасти русское население региона...

С. В.: Возможно, это некорректно, но есть такая точка зрения: приглашать туда всех, кроме китайцев. Даже японцев приглашать. Проблема, правда, в том, что японцы тоже север не любят, они даже Хоккайдо поэтому почти не осваивают.

ВГ: Откуда возьмутся деньги? Простой расчет: в современном мире на одного человека редко приходится меньше \$100 тыс. основных фондов...

С. В.: Вопрос в том, каким образом они переезжают. Если это мигранты, они переедут и быстро создадут продукт, из которого это построится. Сразу образуется эффект масштаба. Сейчас там из-за очень низкой концентрации населения даже невыгодно строить дороги: по ним просто некому ездить. Дорога Чита—Хабаровск — это не экономический проект, ни с какой точки зрения.

Но это не будет русский поток. Никакими силами в значимом объеме поток из Европы в Азию не развернуть. В миграцию с Северного Кавказа я совсем не верю. Теоре-

тически возможна какая-то миграция из Поволжья, но надо понимать, что это относительно быстрорастущий регион, вряд ли он будет трудоизбыточен.

Разве что в Центральной России разразится какой-то безумный экономический кризис, сопровождающийся огромной безработицей, а в Сибири откроются разные возможности — тогда поедут. Но тут вопрос упирается в то, откуда тогда возьмутся те самые основные фонды, сотни миллиардов инвестиций.

ВГ: Если состоятся громадные госинвестиции, будут построены дороги, жилье, заводы, люди поедут?

С. В.: Этого недостаточно. Все упирается в качество жизни. Чтобы принять такое сложное решение, как переезд в Сибирь, надо, чтобы там был город-сад. Это не так уж нереально: я бывал в Хабаровске, очень красивый город, один из наиболее благоустроенных городов в России.

Но и этого недостаточно. Вот если такое уравнение: минус криминал, плюс дешевое авиасообщение, плюс дешевая ипотека, плюс еще что-то, тогда шансы на то, чтобы создать там критическую массу для роста населения и экономической активности, есть. Нужно создавать условия для жизни.

Например, Удокан чисто вахтовый проект. Жить там невозможно. Большая часть таких проектов вообще должны быть вахтовыми, а в тысяче километров к югу должен быть базовый город, допустим, Улан-Удэ. Причем имеет смысл развивать только нетрудовые проекты. Газовики давно так живут — посмотрите, например, на Белгород: они там строят себе дома, держат семьи. А Киров — базовый город для нефтяников Коми.

Причем надо понимать, что там будет обогатительная фабрика, а дальше медный концентрат все равно повезут по железной дороге. Строить там производство конечных изделий из меди никто не будет.

ВГ: Удокан — это зона БАМа. Мы возвращаемся к вопросу о том, достаточно ли пропускной способности железных дорог.

С. В.: А вот для этого и нужна госкорпорация. Чтобы сложить весь массив этих огромных перспективных проектов и посмотреть — может, от чего-то надо отказаться, может, мы просто все это не вывезем. Государственно-частное партнерство необходимо в первую очередь из-за того, что частная компания не знает планов ни государства, ни других частных. И не может сыграть роль координатора. С этим может справиться только государство. Почему и придумана такая форма — Ост-Индская компания: это тоже ГЧП, только в ранней форме. Кстати, группа ВЭБ с ее продуктами по развитию ГЧП может стать важным и эффективным инструментом государства по реализации проектов в этом регионе.

ВГ: А сам проект закона о госкорпорации развития Сибири и Дальнего Востока готовы обсуждать?

С. В.: Я вообще не уверен, что он будет скоро принят. Судя по созданию отдельного министерства, правительство пока пошло по другому пути, более традиционному. Между прочим, если такой закон все-таки был бы принят, я бы пригласил в новую компанию много специалистов с западным образованием, с другой культурой. Людям с чисто российским опытом будет сложнее. ■

Одна из идей госкорпорации и состояла в том, чтобы обойти проблему плохого управления на региональном уровне

