

Ведь некоторые преимущества успешных регионов (будь то хороший климат, удачное географическое положение, встроенность в логистические цепочки мировых торговых потоков, человеческий капитал и т. п.) являются естественными и плохо поддающимися копированию. Все это делает задачу регионального выравнивания отнюдь не тривиальной.

Особенно актуальна проблема недостаточности классических механизмов выравнивания региональных диспропорций в странах с обширными малонаселенными территориями с неблагоприятными климатическими условиями. Прежде всего к таким странам можно отнести Канаду с огромными северными территориями с суровым климатом, Австралию с большими пустынными пространствами с жарким и сухим климатом, Китай с высокогорным плато на западе. В России к подобным малонаселенным и суровым в климатическом смысле регионам относятся прежде всего Западная и Восточная Сибирь и Дальний Восток. Впрочем, малонаселенные и инфраструктурно недоразвитые регионы могут находиться не только в больших странах. Например, в плотно населенной Японии вполне можно найти относительно большие регионы с малой плотностью населения и слаборазвитой инфраструктурой, к примеру северный остров Хоккайдо.

Для развития своих экономически отсталых регионов и Канада, и Австралия, и многие другие страны всегда применяли механизм специальных программ развития. Тем же путем пошел и Китай (см. соседний материал).

**РОДОМ ИЗ СССР** Не обойтись без них и в малонаселенных и инфраструктурно слаборазвитых российских регионах, прежде всего Дальнего Востока и Восточной Сибири. И здесь мы, как и во многих других сферах, сталкиваемся с тяжелым наследием социалистического экономического уклада СССР. По мнению канадских ученых Фионы Хилл и Клиффорда Гэдди, авторов нашумевшей в свое время книги *The Siberian Curse: How Communist Planners Left Russia Out in the Cold*, вся советская концепция развития северных регионов была ошибочной. Уродливо понимаемые партийной номенклатурой цели и интересы государства по заселению

плохо пригодных для проживания территорий совершенно не учитывали потребностей человека.

Интересы всеильного ВПК, добывающих отраслей экономики, строительство моногородов в условиях сурового климата, заманивание людей «северными надбавками» и разнообразными льготами, сокрытие плановой системой истинной цены проживания в суровом климате путем установления искусственных (нерыночных) цен и скрытых субсидий на тепло, энергию и другие ресурсы — все это было доминантой развития северных регионов СССР.

При этом производительность труда в северных регионах гораздо ниже, чем на территориях с умеренным климатом. Да и все остальное недешево. По данным американского экономиста, в Сибири «расходы на строительство в два-три раза превышают норму в сравнительно развитых регионах близ Транссибы и в четырех-восемь раз — в отдаленных добывающих центрах, куда можно добраться только по воздуху, зимнику или летом по воде. На треть капиталовложения состоят из затрат на инфраструктуру (коммуникации, услуги, коммунальные удобства), которые часто превышают базовые промышленные нормы в умеренно развитых регионах в десять раз... Затраты на труд превышают норму в 1,7–7 раз. Наконец, затраты на оборудование значительно выше, чем в среднем по стране, расходы на ремонт и обслуживание тоже высоки... Ежегодные затраты на все виды ремонта составляют от 25% до 30% общей стоимости оборудования, используемого сегодня на Севере. Капремонт некоторых единиц техники превышает стоимость самих машин».

Впрочем, затраты на транспортировку, инфраструктуру, износ и поломку оборудования, завод продовольствия и товаров, отопление, суровый климат и работу в его условиях не принимались в расчет советскими плановыми органами. Деньги то народные, а труд может быть рабским или полурабским.

Промышленное развитие и урбанизация Сибири в советский период осуществлялись по инициативе и под давлением государства через интенсивное использование рабского труда (лагеря ГУЛАГа), а экономические факто-

ры играли несущественную роль в создании крупных промышленных предприятий Сибири и развитии городов.

**КАК БЫТЬ?** Михаил Ломоносов был прав, утверждая, что «богатство России будет прирастать Сибирью». Однако делать это нужно экономически рационально, без указаний государства относительно того, где жить людям. Международный опыт показывает, что люди предпочитают жить в более комфортных климатических условиях. Канада и Австралия имеют гигантские территории, малочисленное население и среднюю плотность населения даже меньшую, чем Россия. Однако там, в отличие от России, власти не старались загнать население в жаркие и засушливые или холодные районы. Население проживает довольно компактно в климатически комфортных зонах. 85% населения Канады проживает в пределах 300-километровой зоны на границе с США (в относительно теплых регионах предпочитает жить и население Швеции, Норвегии и Финляндии). Большинство же австралийцев живет на восточном и юго-восточном побережьях, а внутри страны в условиях сухих пустынь живут считанные проценты населения.

Программы развития малозаселенных регионов Канады и Австралии направлены не на привлечение туда населения, а на рациональное экономическое освоение имеющихся ресурсов (в том числе вахтовым методом), а также на помощь национальным меньшинствам, традиционно живущим на этих территориях.

В России, несмотря на упразднение централизованного планирования, система размещения трудовых ресурсов и капитала все еще остается нерыночной (несмотря на естественную рыночную постсоветскую миграцию населения из климатически неблагоприятных регионов). Люди и предприятия стали заложниками нерационального территориального размещения, осуществленного во времена СССР. Советское планирование оставило в наследство современной России сильно деформированную экономическую географию.

Поэтому российские программы развития малозаселенных регионов должны отличаться от канадских или австралийских. Россия не может просто так бросить уже создан-

ные в суровом климате города и разнообразную инфраструктуру. Однако разумная региональная политика в данном случае должна обратиться к уже упомянутому выше важнейшему механизму работоспособного регионального союза — мобильности населения (гибкость рынка труда и бюджетные трансферты в данном случае менее значимы).

Наивными кажутся и многочисленные рассуждения о необходимости переориентации экономики Сибири на высокие технологии. Как отмечают Хилл и Гэдди, «высокая степень концентрации исследователей и ученых в прежних закрытых советских ядерных городах позволяет некоторым оптимистам усматривать в Сибири российскую версию калифорнийской Кремниевой долины...». Но существовали они на бюджетные деньги, которых — особенно в ситуации снижения мировых цен на нефть — на всех точно не хватит.

Даже если бы их было достаточно, представляется маловероятным, что только интернет-кафе в каждом административном центре и городе России, доступа к интернету в каждом сельском почтовом отделении и школе или притока новых промышленных технологий в Сибирь будет достаточно для обеспечения экономического развития и удержания населения на месте. Особенно там, где людей вообще не должно быть много с точки зрения экономической географии.

Вместо построения воздушных замков, рискующих быстро облететь, лучше обратиться к более прозаичным вещам. Обеспечение мобильности, постепенный демонтаж наследия советского ВПК, помощь людям в переселении как в другие регионы, так и в пределах своего, помощь в создании новых рабочих мест для жителей моногородов, финансирование сноса ветхого жилищного фонда и инфраструктуры, помощь местным властям в модернизации управления в области муниципальных услуг для остающегося населения, оказание содействия федеральному правительству в дерегулировании региональных экономик, помощь и поддержка успешно развивающихся городов, таких как Томск и Новосибирск, — вот что может стать одним из основных механизмов более рациональной региональной политики в отношении малонаселенных территорий России в ближайшем будущем. ■

## КИТАЙСКИЕ ГРАБЛИ

**Масштабные проекты выравнивания региональных экономических диспропорций, осуществляемые в КНР, заворачивают. За счет реализации крайне капиталоемких инфраструктурных проектов Пекин пытается подстегнуть развитие отсталых западных и северо-западных провинций. Однако окажутся ли они эффективными, судить еще рано.**

Со времени начала экономических реформ, стартовавших в 1980-х, развитие Китая было смещено в пользу прибрежных провинций. Дело в том, что Пекин поощрял развитие свободных экономических зон, расположенных на территориях вблизи основных торговых партнеров Китая — Гонконга, Макао и Тайваня (впоследствии к ним присоединились Япония и США). Базирующиеся на берегу Тихого океана и обладавшие прекрасным потенциалом с точки зрения транспортной логистики СЭЗ пользовались налоговыми и тарифными преференциями со стороны центрального правительства. Привлечение прямых иностранных инвестиций и государственная поддержка позволили прибрежным районам стать локомотивом промышленного роста Китая в последние три десятилетия. Именно прибрежные регионы — витрина экономических успехов и гордость современной Поднебесной.

Однако подобная политика не могла не привести к опасному увеличению и без того довольно существенной разницы в экономическом развитии китайских регионов. В то время как ВВП на душу населения в прибрежных провинциях сейчас приближается к 50 тыс. юаней в год, в центральных провинциях этот показатель не дотяги-



вает и до 20 тыс., а в южных — и до 15 тыс. Заметим, что такая же резкая диспропорция наблюдается и в России — например, ВВП на душу населения в Москве и в Республике Тыва различается почти на порядок. Бедность одних регионов на фоне все возрастающего богатства других не слишком хорошая тенденция для любой страны, рассчитывающей на гармоничное экономическое развитие.

Еще в 2000 году Пекин принял программу развития западных регионов, в основном нацеленную на стимулирование экономического развития 12 западных и южных провинций, а также Внутренней

Монголии. И с тех пор этот тренд только усиливался: на протяжении всего последнего десятилетия Пекин выдвигал самые разные схемы развития внутренних регионов — тут и план «31 направление перемещения индустриальных зон», и программа «10 тыс. предприятий уходят на Запад». «Фактически Китай пытается повторить хорошо знакомый странам послевоенной Восточной Азии (Япония, Южная Корея, Сингапур, Тайвань, Гонконг и др.) паттерн перенесения технологий и производственной базы из развитых стран в развивающиеся, так называемую стратегию «летающих гусей» (вожаком и доно-

ром технологий среди которых мыслилась Япония), но уже в рамках одной страны, — отмечает эксперт по экономике Китая, экономист ОЭСР Ричард Херд. — "Go west!" по-китайски это "домашние гуси, летящие на запад"».

Глобальный финансовый кризис, стартовавший в 2008 году, не помешал гусиному полету, а даже наоборот, стал попутным ветром, ведь львиная доля принятого в ноябре 2008 года антикризисного пакета мер по стимулированию экономики объемом 4 трлн юаней пошла именно на развитие центральных и западных районов страны. Так, 1,8 трлн пошли на развитие транспорт-

ной и энергетической инфраструктуры внутренних регионов Поднебесной.

Среди крупных инфраструктурных проектов, осуществленных или осуществляемых в последние годы, можно упомянуть уникальную по инженерной сложности высокогорную железную дорогу из провинции Цинхай в Тибет, вторую ветку Западно-Восточного газопровода, соединяющую богатый углеводородами Синцзян-Уйгурский автономный регион с прибрежными провинциями, и новый суперсовременный аэропорт в древней столице Китая Сиане. Но Пекин не намерен останавливаться на достигнутом. В соответствии с планами Министерства железнодорожного сообщения Китая сеть высокоскоростных железных дорог, соединяющих внутренние регионы друг с другом и морскими портами прибрежных провинций, должна вырасти за ближайшее десятилетие вчетверо — с нынешних 4 тыс. км до 16 тыс. км к 2020 году.

Впрочем, экономическая обоснованность подобных проектов может быть поставлена и под сомнение: не исключено, что многие из построенных китайскими властями железных дорог повторят печальную судьбу советского БАМа. Государство часто тратит деньги налогоплательщиков на экономически неэффективные проекты, пользуясь благим предлогом освоения отсталых территорий. В итоге налогоплательщики беднеют, а отсталые регионы остаются с суперсовременными железными дорогами, ведущими в никуда. Этот риск актуален даже для Китая, который так часто ставят в пример поборники активной промышленной политики.

АЛЕКСАНДР ЗОТИН