

РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ

ВСЕ СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА / 3
НЕ ТОЛЬКО УГЛЕВОДОРОДЫ / 4
ЧТО МЕШАЕТ ИНВЕСТИЦИЯМ
НА ВОСТОКЕ / 12
ТЕОРИМИНИМУМ: КАК В МИРЕ
УСТРАНЯЮТ РЕГИОНАЛЬНЫЕ
ДИСПРОПОРЦИИ / 13



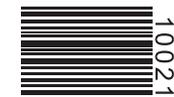
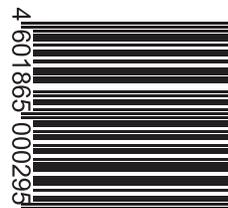
Четверг, 14 июня 2012
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №21

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

**ЦЕНТР**
СТРАТЕГИЧЕСКИХ
РАЗРАБОТОК
СЕВЕРО-ЗАПАД

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ВЫПУСКА



РЕКЛАМА

КОММЕРСАНТЪ

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**





МАКСИМ КВАША,
РЕДАКТОР ВГ «РАЗВИТИЕ
ВОСТОЧНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ»

НЕОБИТАЕМЫЙ МАТЕРИК

Когда подвыпившая компания фальшиво затягивает «Зеленое море тайги...», редко кто задумывается, насколько точно этот хит советской эстрады отражает суть дискуссий вокруг того, как именно надо осваивать Восточную Сибирь и Дальний Восток. Природные ресурсы региона кажутся не только бесконечными, но и бесконечно привлекательными. Чиновники и предприниматели обожают показывать на карте, где и сколько процентов мировых запасов того или иного элемента таблицы Менделеева. Карта обманчива: чтобы оценить, насколько огромно пресловутое «зеленое море», стоит хоть раз в жизни провести почти девять часов в самолете Москва—Владивосток. А чтобы понять, насколько здесь мало населения и экономической активности, не надо даже заглядывать в статистические справочники. Достаточно посмотреть ночные снимки из космоса: большая часть Азии — вся в огнях, а в России подсвечена лишь узенькая полоска вдоль Транссиба. Изменить ситуацию, добраться до несметных богатств востока страны — задача столь же амбициозная, сколь и сложная. Большая часть этих территорий — среда, враждебная человеку. Там же, где климат позволяет не только выживание, сложилась отнюдь не лучшая в мире деловая среда и весьма посредственное качество жизни. Даже самые либеральные экономисты признают: без масштабного госвмешательства эти огромные территории будут обезлюдеть и дальше. И вспоминают старую песню: одними деньгами не обойтись — нужно вернуть освоению Сибири романтический флер.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Развитие Восточных регионов России)

Демьян Кудрявцев — генеральный директор «Коммерсантъ-Холдинг»
Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Михаил Михайлин — шеф-редактор «Коммерсантъ-Холдинг», главный редактор газеты «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор макета
Эдвард Опп — директор фотослужбы
Валерия Любимова — директор по рекламе.
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Максим Кваша — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвев Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувела, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

ОТ БЕДЫ К ПОБЕДЕ

ВОСТОЧНАЯ СИБИРЬ И ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ОЧЕНЬ ДАЛЕКИ ОТ МОСКВЫ. В СОСЕДЯХ У НИХ НЕ КРИЗИСНАЯ ЕВРОПА, А БЫСТРОРАСТУЩИЙ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН. НО ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ЭТИМ ПРЕИМУЩЕСТВОМ ЕЩЕ НАДО СУМЕТЬ. И ЗДЕСЬ НЕ ОБОЙТИСЬ БЕЗ ЭФФЕКТИВНОГО ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА. МАКСИМ КВАША

Авторам нынешних школьных учебников стоило бы включить в них ночные космические снимки Земли. На них Европа и Северная Америка просто светятся огнями, почти черный какие-то 30 лет назад Китай за последние дни расцвел, а вид России за это время почти не изменился. Если центр страны еще хоть более или менее, хотя и довольно тускло, подсвечен, то к востоку от Иркутска уже ничего нет — лишь вдоль Транссиба вытекает узкая и к тому же прерывистая ленточка огня.

Хорошая иллюстрация к понятию экономической концентрации (добавленная стоимость на единицу площади) — важнейшему с точки зрения развития Дальнего Востока, говорит профессор ДФУ Александр Абрамов. Мы разговариваем в аэропорту Владивостока, по российским меркам крупного делового центра. Но по меркам региона здесь почти экономическая пустыня, даже несмотря на довольно высокие темпы роста экономики в последние два года. В каких-то трех часах езды на машине экономическая концентрация многократно выше. За пару десятилетий приграничная китайская деревушка Суйфэньхэ превратилась в современный город, причем фактически только за русские деньги. В администрации Приморского края привычно показывают презентацию: в радиусе 1 тыс. км от Владивостока живет 414 млн человек, ежегодный объем ВРП — \$6,6 трлн, или 9,5% мирового ВВП.

С одной стороны, это иллюстрация беды, картина упущенных возможностей. С другой — шанс все же воспользоваться бурным экономическим ростом региона, вписаться в международное разделение труда в АТР, ведь в экономической истории уже не раз случалось, что концентрация расплзалась от центров к периферии. Причем вписаться не только за счет экспорта полезных ископаемых, но и за счет экспорта инновационной про-

дукции. И не надо понимать «инновационность» только как гаджеты и программы для них. Обратите внимание, насколько инновационным может быть сельское хозяйство, призывает Петр Щедровицкий (интервью с ним читайте в этом номере).

Невозможно сказать, что не делается ничего. 18 млн жителей макрорегиона, даже брошенные 20 лет назад практически на произвол судьбы, научились выживать и зарабатывать самостоятельно. Частный и государственный бизнес потихоньку вкладывает деньги, на Чукотке, Сахалине, и в Магадане заметно присутствие иностранного капитала. В последнее время активнее стало и государство: в рамках подготовки к саммиту АТЭС была изрядно обновлена инфраструктура Владивостока, в мае создано федеральное министерство по делам макрорегиона, в скором времени, возможно, появится корпорация развития.

И вот что удивительно, в рамках подготовки этого номера ВГ опросил десятки экспертов (увы, мнения далеко не всех уместились на наших страницах). Подавляющее большинство — вне зависимости от места проживания, сферы деятельности, интересов и т. п. — высказались в пользу активной государственной политики. Иначе, похоже, регион ждет не только дальнейшая потеря населения, но и неудача многих инвестиционных проектов.

В опубликованном в 2011 году аналитическом докладе «Стратегия развития Восточной Сибири и российского Дальнего Востока» (интервью с научным руководителем доклада Андреем Кокошиным читайте на стр. 6) это наглядно демонстрируется при помощи трех сценариев развития событий.

«Первый сценарий „От инерции к стагнации“ предусматривает попытки освоения ресурсов без суще-

ственного улучшения инфраструктурной и технологической основы... масштабный рост будет сдерживаться отсутствием требуемой инфраструктуры, недостаточным объемом инвестиций и ограничениями на доступ иностранных инвесторов к освоению новых месторождений. Высокотехнологичные производства не получат сколько-нибудь заметного развития». Рано или поздно в этом случае макрорегион ждет локальный кризис, переход ко второму сценарию.

«„Падение в пропасть“ описывает ситуацию в регионе в условиях мирового экономического кризиса, падения спроса на ресурсы и снижения цен на них... Освоение природных ресурсов Восточной Сибири и Дальнего Востока в этом случае будет происходить бессистемно и фрагментарно, а развитие инфраструктуры будет сведено в основном к формированию инфраструктуры экспортного назначения. Развитие производств, ориентированных на более глубокую переработку ресурсов, в этом случае будет возможно, однако это в большинстве случаев будут экологически „грязные“ технологии, что может привести к обострению экологической ситуации».

И наконец, третий сценарий, «Новые возможности», предусматривает, что все будет не просто хорошо, а замечательно. Государство и частный капитал эффективно скоординируют свои ресурсы и усилия. Совокупный ВРП региона к 2030 году вырастет в пять-шесть раз. А в нем самом обнаружится «эффективное сочетание комплексного развития ресурсного потенциала, человеческого капитала, генерации и активного использования новых знаний и технологий».

Через 20 лет станет ясно, воспользовались ли российские власти и бизнесмены шансом остановить деградацию и депопуляцию богатейшего региона. ■



ЕСЛИ НЕ СКООРДИНИРОВАТЬ НА ГОСУДАРСТВЕННОМ УРОВНЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ДОБЫВАЮЩИХ И ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ, ИХ ПРОДУКЦИЮ НЕЛЬЗЯ БУДЕТ ВЫВЕЗТИ

ИНВЕСТОРЫ

КЛАДОВКА НА ЗАМКЕ

ВОСТОЧНАЯ СИБИРЬ И ДАЛЬНИЙ ВОСТОК ПРИВЛЕКАЮТ БИЗНЕС ОБИЛИЕМ ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ И БЛИЗОСТЬЮ РЫНКОВ СБЫТА. НО ОТСУТСТВИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ И НЕХВАТКА КАДРОВ СЕРЬЕЗНО ТОРМОЗЯТ ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ ДОБЫЧИ И ПЕРЕРАБОТКИ. ДОБИТЬСЯ ПРОРЫВА, УВЕРЕНЫ СОБЕСЕДНИКИ ВГ, МОЖНО БЫЛО БЫ ПРИ ПОМОЩИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ. НАДЕЖДА ПЕТРОВА

Более 20% в структуре ВРП Дальневосточного федерального округа, около 10% в структуре ВРП Сибирского — добывающая промышленность остается опорой для развития экономики восточных регионов России. Крупный бизнес не видит в этом ничего странного: «Мы не создадим в Сибири новую Кремниевую долину, надо исходить из того, чем богат регион, и тех компетенций, которые уже сформированы», — говорят топ-менеджеры. Едва ли не каждый приводит в пример Австралию, которая сумела воспользоваться ростом спроса на ресурсы в странах Тихоокеанского бассейна (за последние 20 лет вклад добывающих отраслей в ВВП страны вырос с 5 до 9,5%). Российскому востоку теоретически должно быть проще: для него это страны-соседи. Черные и цветные металлы, энергоресурсы востребованы на региональных рынках.

Однако разработка сибирских месторождений никогда не была простым делом. Типичный пример — Удоканское месторождение в Забайкальском крае. Третье в мире по величине запасов меди (оцененные плюс выявленные плюс предполагаемые оцениваются в 25,7 млн тонн, балансовые запасы составляют 19,95 млн тонн), оно известно более 60 лет. Байкало-Амурская магистраль строилась с учетом планов освоения Удокана: от месторождения до ближайшей станции Чара — 30 км. Если этот проект, стоимость которого оценивается в \$6–8 млрд, будет успешно реализован, его оператор Байкальская горная компания (входит в «Металлоинвест» Алишера Усманова) получит совершенно уникальный опыт. Добывать медь в настолько экстремальных условиях (вечная мерзлота, высокая сейсмичность, снежные лавины) никто в мире еще не пробовал. В конце апреля наблюдательный совет Внешэкономбанка одобрил предоставление БГК \$300 млн на предпроектные работы, но они потребуют не меньше года. Между тем по условиям лицензии уже в 2014 году на Удокане должны переработать 12 млн тонн руды (предполагаемая полная мощность — 36 млн тонн в год).

По соседству с медистыми песками, в том же Кодаро-Удоканском рудном районе, расположился еще целый ряд разного калибра месторождений, включая Чинейское полиметаллическое месторождение и Апсатское месторождение коксующегося угля. С Чинейским (утвержденные запасы — более 1 млрд тонн руды, прогнозные — 30 млрд тонн), правда, проблем не меньше, чем с Удоканом. Как извлечь из местной руды наличные компоненты — ванадий, титан и железо, наукой до сих пор не установлено, и позаимствовать такой опыт нигде. Поэтому перед Еп+ Group Олега Дерипаски стоит задача поиска не только бизнес-партнера, но и в первую очередь необходимых промышленных технологий. И заодно строительства Ленской ТЭС — это основной вариант обеспечения Кодаро-Удоканского района электроэнергией.

Добычу угля на Апсатском месторождении планировалось начать в 2017 году — бывший владелец лицензии «Итера» оценивала проект, предполагавший создание перерабатывающих мощностей на 3 млн тонн концентрата и 700 тыс. тонн энергетического угля, в 23 млрд руб. Правда, в декабре 2011-го месторождение за 7,8 млрд руб. купила группа СУЭК, до сих пор в интересе к коксующимся углям не то чтобы замеченная. Освоение месторождения уже на-



ОТНОСИТЕЛЬНО ДЕШЕВАЯ СИБИРСКАЯ ГИДРОЭЛЕКТРОЭНЕРГИЯ ПОЗВОЛЯЕТ РАЗВИВАТЬ ЭНЕРГОЕМКИЕ ПРОИЗВОДСТВА

чалось, оно включено в инвестиционные планы СУЭК на ближайшие пять лет. Уголь с Апсатского наверняка будет востребован в соседних странах.

Там же, вероятно, найдет спрос и уголь Улуг-Хемского бассейна в Туве, большинство проектов в котором выйдут на промышленную мощность также после 2017 года, а прежде надо проложить 400 км железной дороги Кызыл—Курагино. Начало процессу дал в конце 2011 года Владимир Путин (на тот момент премьер-министр РФ), лично вбивший золотой костыль в проект Енисейской промышленной компании (ЕПК) на радость акционера и гендиректора ЕПК Руслана Байсарова. Инвестиции в стройку оцениваются в 134,9 млрд руб., из которых на долю государства придется всего 49,3 млрд руб. Тува в результате, уверяет господин Байсаров, станет «одним из самых обеспеченных по доходам бюджета на душу населения регионов России». А пока это один из беднейших регионов с уровнем безработицы свыше 18%.

Колоссальные вложения в инфраструктуру предстоят и тем компаниям, которые рискнут разрабатывать месторождения Беринговского каменноугольного бассейна (запасы оцениваются в 4,5 млрд тонн). Последний претендент на одно из них Северо-Тихоокеанская угольная компания в начале года представила планы строительства на Чукотке глубоководного порта, автомобильной и железной дорог длиной 120 км, а также модернизации аэропорта. Следует отметить, что другие компании необходимость подобных вложений в инфраструктуру в конце концов отпугнула, хотя в свое время к Чукотке присматривались и китайская «Шеньхуа», и австралийская ВНР.

У единственного на Дальнем Востоке производителя железной руды компании IRC (выделенное в отдельный бизнес бывшее подразделение золотодобывающего альянса «Петропавловск») те же проблемы. Один из основных активов, Гаринское месторождение, расположен едва ли не точно посередине между БАМом и Транссибом, а от железнодорожной ветки, которая должна была бы их связывать, осталась только насыпь, да и та не в лучшем состоянии. Восстановление дороги требует 16 млрд руб. и ставит под вопрос всю экономику проекта. Еще два месторождения, Кимканское и Сутарское, находятся, по счастью, рядом с Транссибом, но основной естественный потребитель продукции строящегося Кимкано-Сутарского ГОКа — Китай. И чтобы в процессе перевозки железнодорожного концентрата он не стал «золотым», IRC нужно как-то решить вопрос со строительством железнодорожного моста Нижнеленинское—Тунцзян. Цена вопроса — более \$400 млн.

Можно и дальше перечислять проекты, реализация которых упирается в транспортные проблемы и потому будет

оправдана только при сохранении хотя бы относительно высоких цен на сырье. Но это лишь полбеды. Вторая половина — кадровая. Для разработки того же Удокана требуется около 20 тыс. человек. Все население Каларского района Забайкальского края, где расположено это месторождение, — 9,6 тыс. Баланс, как видно, отрицательный — даже если не вспоминать про начавшееся освоение Апсатского, для чего тоже потребуются люди. Дефицит рабочей силы, и не только квалифицированной, ощутим практически во всех восточных регионах.

Конечно, бизнесу свойствен некоторый оптимизм: если освоение ресурсной базы даст толчок экономическому развитию Сибири и Дальнего Востока, то, возможно, люди увидят для себя какие-то перспективы и отток населения прекратится. Но для начала сами инвестиции должны стать хотя бы чуть-чуть менее рискованными: во многих компаниях говорят, что приветствовали бы участие государственных институтов развития, особенно на первоначальных стадиях реализации проектов, когда нет еще проектной документации и неопределенность очень высока. ■

РАЗРАБОТКА СИБИРСКИХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ НИКОГДА НЕ БЫЛА ПРОСТЫМ ДЕЛОМ



ИНВЕСТОРЫ

«НУЖНЫ ОЧЕНЬ СИЛЬНЫЕ ИМПУЛЬСЫ ДЛЯ ПРИТОКА НАСЕЛЕНИЯ»

РАЗВИТИЕ СИБИРИ И ДАЛЬНОГО 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...



АЛЕКСАНДР КОРЖОВ

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 Буреийскую ГЭС достроить. Причем если в тепловую генерацию частный капитал идет, то в гидроэнергетику 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 распознать 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, великолепный, 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 временами 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 привлекут 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 нетрудоёмкие 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

«ГЛАВНАЯ УГРОЗА — ПРОДОЛЖЕНИЕ ДЕПОПУЛЯЦИИ»

ГОСУДАРСТВО ДОЛЖНО ИГРАТЬ ГОРАЗДО БОЛЕЕ ВАЖНУЮ РОЛЬ В РАЗВИТИИ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА, СКАЗАЛ АКАДЕМИК-СЕКРЕТАРЬ ОТДЕЛЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННЫХ НАУК РАН, ЭКС-СЕКРЕТАРЬ СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ РФ АНДРЕЙ КОКОШИН В ИНТЕРВЬЮ ВГ. ОН СЧИТАЕТ, ЧТО ВЕРОЯТНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ ОПТИМИСТИЧНОГО СЦЕНАРИЯ В ЭТОМ МАКРОРЕГИОНЕ ВЕЛИКА, А НЕРАЗРЕШИМЫХ ПРОБЛЕМ НЕТ.

BUSINESS GUIDE: И Дальний Восток, и регионы Восточной Сибири сейчас воспринимаются как, мягко говоря, проблемная зона. Почему 20 лет капитализма дали такой результат и какие уроки следует извлечь из этого опыта?

АНДРЕЙ КОКОШИН: По своему уровню заселенности, развитию промышленности, транспортной инфраструктуры эти регионы существенно уступают не только Центральной России, но и Уралу, и Западной Сибири. Это все требует огромных, масштабных специальных и целенаправленных усилий именно государства, которое должно было бы здесь на протяжении десятилетий играть гораздо большую роль, чем в других регионах России. Но этого, к величайшему сожалению, не было после распада СССР. Сейчас, я думаю, уроки извлечены и извлекаются, свидетельством чему является объявление государственными руководителями России задачи ускоренного развития Восточной Сибири и Дальнего Востока, решение о создании должности министра развития Дальнего Востока. Приняты эти решения в том числе с учетом разработок Российской академии наук, ряда университетов, включая Дальневосточный федеральный университет, МГУ им. М. В. Ломоносова.

BG: Что является реальной угрозой для этих регионов? Какие их проблемы могут представлять опасность для государства в целом?

А. К.: Главная угроза таится в продолжении депопуляции этих регионов, ухудшении в них социально-психологического климата.

Если не обеспечить мощного импульса в экономическом развитии этих регионов, в развитии их связей с другими регионами России, то мы можем эвентуально утратить над ними экономический и в какой-то мере политический контроль.

BG: Среди проблем, угрожающих развитию Дальнего Востока и регионов Восточной Сибири, — отток населения. Можно ли развернуть миграционные потоки?

А. К.: Можно. Но это потребует больших и даже очень больших усилий, в том числе интеллектуальных. Необходимо провести еще большую исследовательскую работу с привлечением социологов, демографов, психологов, экономистов для определения всего комплекса стимулов, которые могли бы привлечь сюда прежде всего людей высокой квалификации из самой России, из Белоруссии, Казахстана, с Украины, из ряда других стран СНГ. Причем привлекать людей надо прежде всего под конкретные промышленные, транспортные, сельскохозяйственные, научные проекты, многие из которых еще сами нуждаются в более детальной системной проработке.

Для жителей Восточной Сибири и Дальнего Востока необходимо решить и проблему стоимости полетов в европейскую часть России и обратно.

ЕСЛИ НЕ ОБЕСПЕЧИТЬ МОЩНОГО ИМПУЛЬСА В ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ЭТИХ РЕГИОНОВ, В РАЗВИТИИ ИХ СВЯЗЕЙ С ДРУГИМИ РЕГИОНАМИ РОССИИ, ТО МЫ МОЖЕМ ЭВЕНТУАЛЬНО УТРАТИТЬ НАД НИМИ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ И В КАКОЙ-ТО МЕРЕ ПОЛИТИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ



АЛЕКСЕЙ КАЛУЖСКИЙ

BG: Есть ли у Дальнего Востока и Восточной Сибири шанс воспользоваться быстрым ростом стран АТР для собственного развития? Что для этого требуется?

А. К.: У стран АТР растет спрос на сырье, на энергоресурсы, и они проявляют значительный интерес к проектам освоения природных ископаемых в этих наших регионах. Но нам ни в коем случае нельзя в развитии нашего Дальнего Востока и Восточной Сибири ориентироваться только на такой спрос. Надо вписываться на взаимовыгодных, взаимоприемлемых условиях в интеграционные процессы в сфере обрабатывающей промышленности, в области финансов и др. В целом одна из важнейших задач состоит в том, чтобы эти наши регионы не превратились в сырьевой придаток ни других стран АТР, ни остальной части России.

BG: Что должно стать приоритетом государственной политики на востоке России? Имеет ли смысл делать ставку на государственные инвестиции, могут ли вообще бюджетные вливания что-то принципиально поменять в судьбе этих регионов? Если да — то о каких масштабах госинвестиций должна идти речь?

А. К.: Сценарий «Новые возможности» в нашем докладе «Сценарии развития Восточной Сибири и российского Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона до 2030 года» не предполагает доминирования государственных инвестиций во всех проектах развития этих регионов. Они должны составить всего около 28% от общего объема потребных инвестиций — это до 2030 года.

BG: Серьезная проблема для региона — транспортная инфраструктура (Транссиб превращается в пробку, автодорог мало, и их состояние оставляет желать лучшего, воздушное сообщение дорого и ненадежно). Разрешима ли эта ситуация?

А. К.: Многие специалисты считают, что вполне разрешима — при правильной постановке дела, при должных инвестициях, при масштабности и продуманности организационных усилий.

BG: Что может стать приоритетом для крупного российского бизнеса?

А. К.: Пока это прежде всего уголь, нефть, газ, развитие рудных месторождений, производство электроэнергии, в том числе на экспорт. Но хотелось бы, чтобы это было и судостроение, и производство оборудования для горнодобывающей промышленности, и высокотехнологичная металлургия.

BG: Есть ли у него вообще перспективы или для появления таких перспектив необходимо изменение всей системы госрегулирования? Кажется довольно показательным, что когда обсуждалась идея создания отдельной корпорации по Сибири и Дальнему Востоку, то предлагалось де-факто вывести весь крупный бизнес из-под действия обычного российского законодательства.

А. К.: Мне кажется, это какая-то неверная интерпретация формулы госкорпорации. Вообще, над этой формулой предстоит еще значительная работа, как и над ее интерпретацией.

BG: Можно ли привлечь в регион иностранные инвестиции помимо нефтегазовых?

А. К.: Над этим надо очень и очень серьезно работать, особенно применительно к инвестициям в обрабатывающую промышленность. Сейчас среди первых ласточек — инвестиции южнокорейского капитала в судостроение в Приморском крае, в автомобилестроение. Если все будет строиться здесь на взаимовыгодной основе — это действия в правильном направлении.

Вообще, вопрос об оптимальном выборе иностранных инвесторов с точки зрения российских интересов — это вопрос не только экономический, но и геополитический. Речь идет об участии в конкретных проектах в разных сочетаниях инвесторов из Республики Корея, КНР, Японии, а также из Вьетнама, США, возможно, Индии и других стран.

По расчетам наших ученых и специалистов, большая часть инвестиций должна быть отечественного происхождения — как государственных, так и частных, для обеспечения национального контроля над всеми крупными производствами, объектами инфраструктуры.

BG: Почему при обсуждении стратегии развития востока выбор делается в пользу селективной политики? Может быть, стоит сделать этот подход общероссийской нормой?

А. К.: Давайте сначала наладим все, как надо, применительно к Восточной Сибири и Дальнему Востоку...

BG: Как может выглядеть экономика региона через 10–20–50–100 лет? Сценарии развития событий («образ мечты и образ катастрофы»)?

А. К.: Над «образом мечты» еще надо поработать! Но, как я уже говорил, у нас есть опорный для стратегического развития этого региона сценарий «Новые возможности», который носит довольно оптимистический характер. В соответствии с этим сценарием совокупный ВРП этих двух регионов России должен составить \$806,4 млрд; общий объем потребных инвестиций в новые проекты был определен в \$570 млрд, из которых \$130 млрд составили бы иностранные инвестиции. Следует заметить, что наш сценарий «Новые возможности» предполагает рост мировой экономики с опережающим развитием АТР.

Есть и пессимистический сценарий, в соответствии с которым совокупный ВРП этих регионов к 2030 году будет составлять \$217,8 млрд. По этому сценарию инвестиции в новые проекты имели бы всего \$280 млрд. Этот сценарий в том числе базируется на предположении, что возникнет новая, более глубокая волна мирового экономического кризиса, которая приведет к резкому снижению цен на ресурсы.

BG: Как вы на данный момент оцениваете вероятности каждого из описанных вами сценариев: «Падение в пропасть», «Новые возможности», «От инерции к стагнации»?

А. К.: Я думаю, что вероятность реализации оптимистического сценария «Новые возможности» довольно велика, особенно после того как наше государственное руководство недавно провозгласило курс на ускоренное развитие Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Считаю очень важным то, что применительно к этим регионам в последние годы значительно повысилась обороноспособность нашей страны. Это в том числе демонстрация для инвесторов внимания российского государственного руководства к региону, фактор обеспечения стабильности, а долгосрочные капиталовложения, как известно, любят стабильность.

Это в том числе наглядно показали масштабные оперативно-стратегические учения «Восток-2010».

Я и мои коллеги очень рады тому, что при формулировании задачи ускоренного развития Восточной Сибири и Дальнего Востока был услышан голос отечественных ученых и специалистов, голос наших полпредов по Дальневосточному федеральному округу, по Сибирскому федеральному округу, ряда губернаторов этих регионов. Но надо постоянно иметь в виду, что реализация сценария «Новые возможности» потребует очень масштабных, длительных усилий, весьма основательной интеллектуальной подготовки. А во многом здесь требуются и сверхусилия — уж очень запущенной и сложной, многомерной, многоплановой является эта проблема. ■



«ОБЪЯВИТЬ ВОЛЬНУЮ НАСЕЛЕНИЮ РЕГИОНА»

МНОГИЕ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА УПУЩЕНЫ. ЧЛЕН ПРАВЛЕНИЯ ФОНДА «ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК »СЕВЕРО-ЗАПАД«» ПЕТР ЩЕДРОВИЦКИЙ СЧИТАЕТ, ЧТО ЕЩЕ НЕ ВСЕ ПОТЕРЯНО. ОН РАССКАЗАЛ ВГ, ЧТО МОЖЕТ СДЕЛАТЬ ГОСУДАРСТВО, ЧТОБЫ ПРЕВРАТИТЬ МАКРОРЕГИОН В ЗОНУ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА.

BUSINESS GUIDE: Восточная Сибирь и Дальний Восток обезлюдивают, и это явно воспринимается как проблема. Что может быть сделано, чтобы развернуть миграционные потоки?

ПЕТР ЩЕДРОВИЦКИЙ: Надо понимать, что отток населения с Востока начался еще в конце 1960-х годов, при советской власти. Эта тенденция, безусловно, была усилена событиями 1990-х и нулевых годов, но глубинно она лежит еще в советских культурных архетипах. Уже тогда стало понятно, что переселенческая политика СССР, в частности ставка на молодежь (последний проект этой волны — освоение БАМа), не дает результатов. Уровень городской инфраструктуры и качества жизни существенно отстает (даже на тот период) от Центральной России. Небольшая прибавка к зарплате, которую получали люди, работавшие на этой территории, никакого дополнительного стимула не дает. Уже тогда мотивационная конструкция, судя по всему, была такая: поехать, заработать какое-то количество денег, на эти деньги постараться купить жилье в Центральной России, лучше на юге, вернуться и жить, где можно и хочется жить.

А дальше произошло следующее: начало 1990-х многих из этих людей застало врасплох: их сбережения быстро обесценились, и уехать они не смогли. Не называя мест (чтобы дополнительно не будоражить общественность), я могу сказать, что есть малые города этого региона, в которых 90% жителей по опросам хотят уехать. Но не могут: у них нет «подъемных». Если бы они у них были, процесс оттока населения шел бы еще быстрее.

Немного идет балансировка численности за счет того, что северные регионы, например Магаданская область, теряют часть людей в пользу Приморья. У них нет денег на длинный маршрут, а на относительно короткий — находят.

В целом это, конечно, главная проблема в освоении Дальнего Востока и Сибири.

ВГ: Проблема — это отрицательный баланс миграции или нехватка трудовых ресурсов?

П. Щ.: Это двухуровневая проблема. Во-первых, не выстроен комплекс мотивирующих условий, который решает для человека вопрос, хочет ли он в принципе там жить. А уже во-вторых, вопрос рабочих мест. Если он не хочет там жить — какая разница, где работать? Максимум, это задержит какую-то узкую группу на какое-то время. Поэтому главное — ответ на вопрос «Зачем там жить?».

ВГ: Может, дело просто в том, что люди вообще не хотят жить на Севере, в плохом климате? Ведь даже в бурно растущем Китае люди уезжают из северных провинций в южные.

П. Щ.: Стопроцентно. Я даже добавлю: в КНР лет 20 назад всерьез рассматривали увеличение численности населения на севере, вкладывали серьезные деньги в инфраструктуру и урбанизацию. Но удержать людей не смогли — как только в южных провинциях увеличился темп экономического роста, люди стали уезжать.

Академик Никита Моисеев любил говорить, что если среднегодовая температура меньше +2–5°C, то человек просто не может долго жить в таком климате. Но обрати-



те внимание: узкая зона вдоль китайской границы, Транссиб и Приморье — под эти ограничения не подпадают. Более того, эти территории последовательно заселялись начиная с XVII–XVIII веков.

ВГ: А из опыта миграционной политики последних 20 лет можно извлечь какие-то уроки?

П. Щ.: Основной урок: все надо делать в свое время. Когда в конце 1980-х — начале 1990-х годов был потенциал русскоговорящей миграции в Россию из стран ближайшего зарубежья, то никакой целенаправленной переселенческой политики просто не было. Переселение немцев при Екатерине II на юг России в середине XVIII века по сравнению с тем, что происходило у нас, выглядит просто верхом совершенства.

В тот момент, когда эта миграция объективно иссякла, вдруг говорят: «А теперь мы стимулируем русскоговорящую миграцию». Ничего и не получается.

Я не говорю уже о том, что надо одновременно выстраивать каналы натурализации, обучения языку, культуре и так далее. Создавать сложную машину социокультурной переработки. В мире накоплен огромный опыт в этой сфере. И если нас не устраивает европейская модель, есть другие: американская, канадская, австралийская... Но этого института не только нет, он даже не спроектирован.

Еще одна проблема в том, что пространственная организация, которая досталась нам от большевиков, съедает часть экономического роста — стоит нам, по моим оценкам, порядка 5% ВВП в год. А значит, миграционная политика должна сочетаться с поддержкой внутренней мобильности и — что важно — с промышленной политикой. Мы никуда не уйдем от того, что называется полюсами роста — не важно, как их называть. Всю территорию удерживать на одном уровне, конечно, не получится. Это относится и к Сибири, и к Дальнему Востоку, и к любому другому региону. Когда у вас уже есть эта карта, куда люди

двигаются, надо помочь. Это как академик Курчатов говорил, что надо сначала посмотреть, где тропинки протоптаются, а уже потом их замостить.

Это относится и к миграционной политике. Где-то помочь, где-то построить какие-то фильтры. Допустим, квалификационные. Сейчас не имеет смысла обсуждать конкретику, важно лишь, что разные политики должны быть синхронизированы.

ВГ: Угроза регионального сепаратизма и китайской экспансии, похоже, досужие выдумки. О каких реальных угрозах в контексте региона можно говорить уверенно?

П. Щ.: Не знаю, описывается ли эта проблема именно в терминах «угроз», но для меня она очевидна и, грубо говоря, состоит из трех логических шагов. Пункт первый: рост идет в Азии — если мы хотим удерживать экономику на плаву, желательнее оседлать этот рост. Даже если его темпы сейчас снижаются с 10–12% в год до 6–7%, это все равно значительно выше, чем в Европе.

ВГ: Назовем это угрозой «упущенной выгоды»...

П. Щ.: Пункт второй: при этом складывается новая инфраструктура — политическая, экономическая, энергетическая, транспортная. Чем быстрее рост, тем быстрее страны АТР переходят от модели раннего догоняющего роста к системе, ориентированной на современные стандарты потребления и экономики знаний. Мы можем получить эту систему интеграции без нас. Австралийцы начали переориентацию своей экономики на Китай и АТР 25 лет назад.

ВГ: Угроза «экономической изоляции»...

П. Щ.: Пункт третий: мы перешли из этапа геополитики в этап геоэкономики, поэтому рассчитывать на существенные политические позиции при потере рынков — особенно в этом прагматическом регионе — не приходится.

ВГ: Угроза «потери авторитета»...

П. Щ.: При этом меня очень волнует, что все это повторяется уже больше 100 лет. Одно и то же говорилось и во времена Николая II, и во время Горбачева, и в современных стратегиях.

Если бы в свое время, например, не были бы упущены многие возможности, касающиеся Владивостока, он мог бы стать пусть не российским Гонконгом, но хотя бы элементом городской специализации мегарегиона.

ВГ: Какие цели (в разрезе триады «страна—государство—общество») мы должны ставить перед собой при обсуждении проблем региона?

П. Щ.: Мне кажется, что лозунг «Владивосток 3.0» всех объединяет. Мы вплотную подошли к проблеме, которую китайцы в свое время решали в рамках подхода «одна страна — две системы». При всей странности этого решения мы подошли к тому, чтобы «объявить вольную» для 18 млн населения региона.

Напомню, как эта проблема решалась при царе. Люди ехали на восток, потому что там не было тех ограничений со стороны государственной власти и типа хозяйства, которые существовали в центре. Вот и надо воспользоваться этим опытом. Сибири и Дальнему Востоку нужен режим «порто-франко» для всей территории. Зона свободного предпринимательства. Другими способами создать там нормальный уровень и качество жизни не получится.

Но здесь надо помнить: нельзя решить проблему XXI века средствами XX и XIX веков. Поэтому если создавать там производства, то только роботизированные. Если строить города, то решения принимать самые современные: создавать пространства для жизни, а не ставить многоэтажные коробки. В каком-то смысле не закладывать типовые решения, а дать людям самим принимать решения.

ВГ: Какие выгоды можно извлечь из интеграции макрорегиона в экономику АТР? Какую мы могли бы играть в нем роль кроме поставщика природных ресурсов?

П. Щ.: Чем ресурсы-то плохи? Кроме, согласюсь, рисков, связанных с чрезвычайно высокой капиталоемкостью добычи и экспорта полезных ископаемых. Но можно же использовать существующие форматы коммуникации (например, АТЭС) как переговорную площадку, с тем чтобы не только разделить эти риски с нашими партнерами, но и превратить их в наше преимущество, особенно в том, что касается энергетики. Скоординировать ту же транспортную инфраструктуру на государственном уровне.

Еще один важный момент — вода.

И не надо забывать про продовольствие. Я категорически не согласен с теми, кто говорит, что южная часть этого региона не пригодна для сельского хозяйства. 150 лет была пригодна, а теперь «глобальное потепление» — и вдруг непригодна? К тому же не надо относиться к нему как к чему-то ретроградному. Это вообще-то одна из самых инновационных отраслей...

Следующая ниша — инжиниринг.

Это этакерка. В хорошей системе не нужно пренебрегать сырьевыми ресурсами ради какой-то далекой инновационной экономики.

ВГ: Как может выглядеть экономика региона через 10–20–50–100 лет?

П. Щ.: Во-первых, обязательное развитие трех крупных городских центров. Грубо говоря, Иркутск — центр российской культуры в Восточной Сибири, Хабаровск — инженерная столица, Владивосток — город экспериментов в сфере мультикультурного сотрудничества.

Во-вторых, опережающее развитие образовательной и инновационной инфраструктур. Полярно к этому — развитие сельского хозяйства и экологического образа жизни на остальной территории. Сюда же обязательно примыкает проект «Русский дом», типовое строительство индивидуальных домов по новейшим технологиям. Теплых, комфортных, современных, дешевых, технологичных и обязательно экологических.

В-третьих, промышленное развитие. Здесь есть три вызова. Первый — дигитализация, то есть все в 3D: от кинематографа до современного инжиниринга. Второй — новые материалы, причем я бы делал ставку не только на материалы с управляемыми свойствами предыдущего поколения — нано, композиты, но и наноматериалы биотехнологического свойства. Третье — роботы.

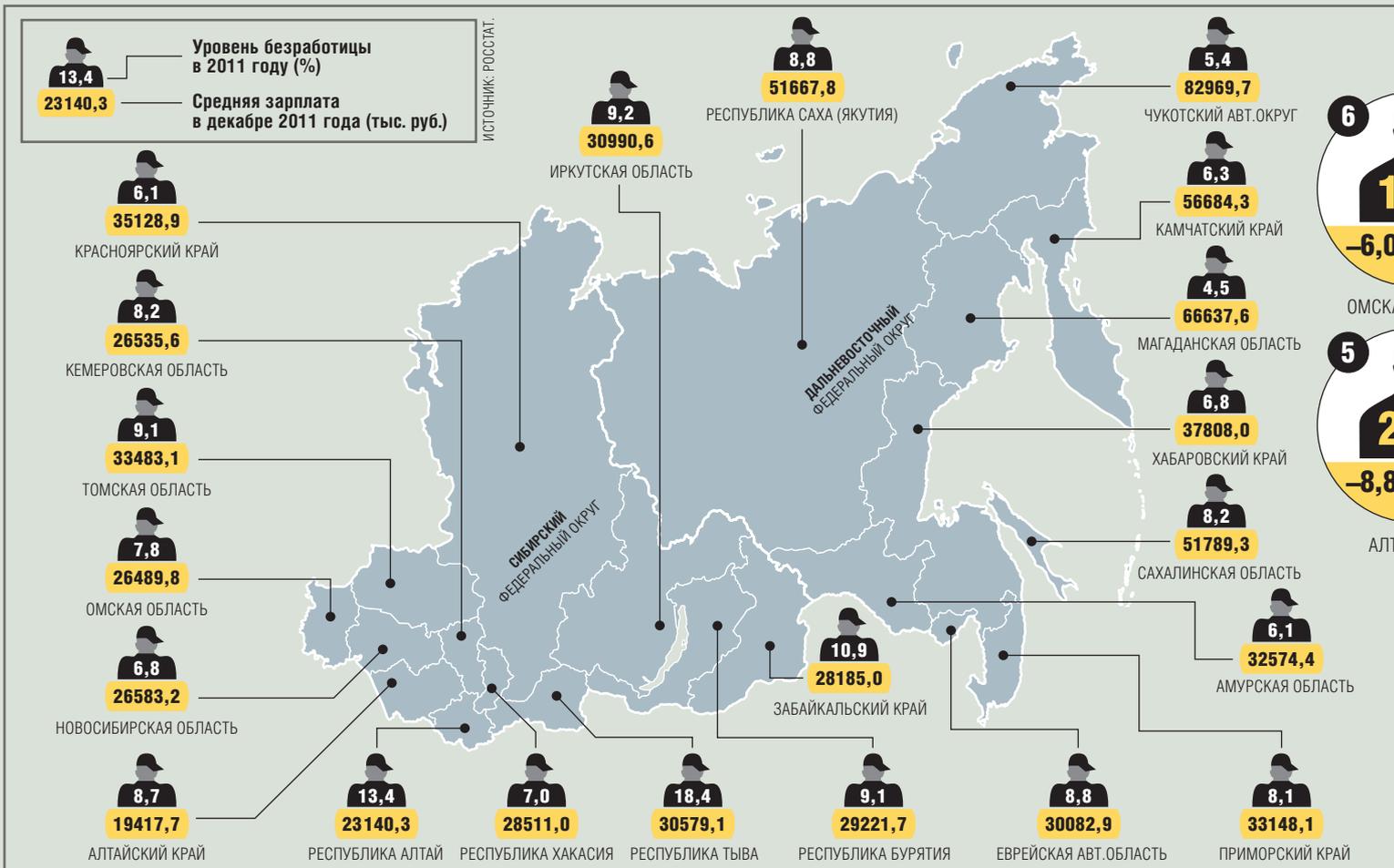
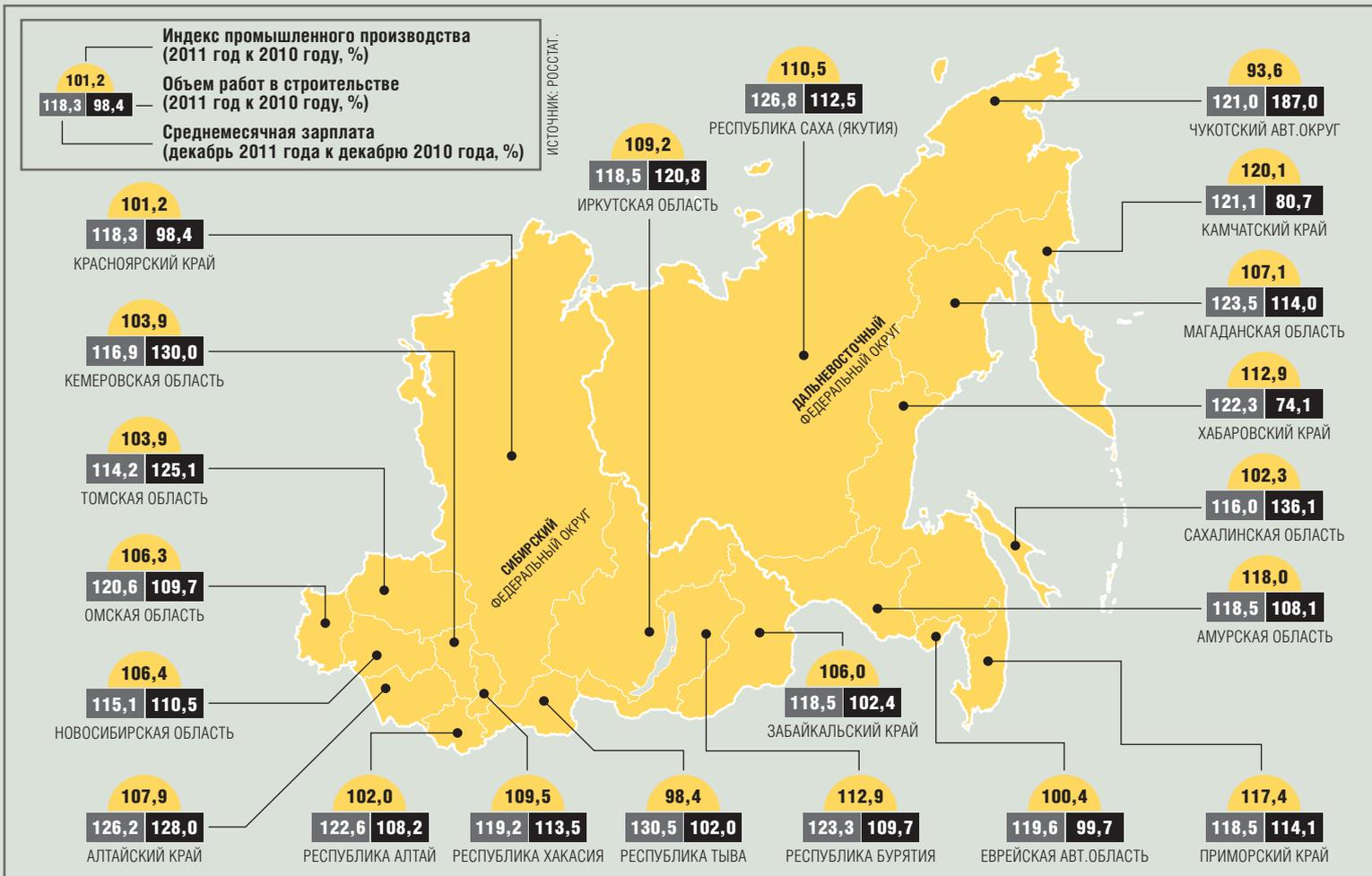
Причем это все перспективы не 100 лет. Просто надо сейчас закладывать именно это в мегапроекты. И тогда что-то будет реализовано в ближайшие 10–20 лет. На 50 прогнозировать уже совсем сложно, на 100 — вообще не берусь. ■

В ХОРОШЕЙ СИСТЕМЕ НЕ НУЖНО ПРЕНЕБРЕГАТЬ СЫРЬЕВЫМИ РЕСУРСАМИ РАДИ КАКОЙ-ТО ДАЛЕКОЙ ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ

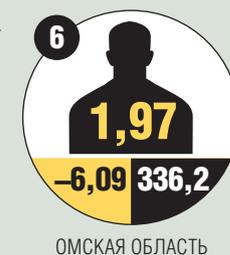


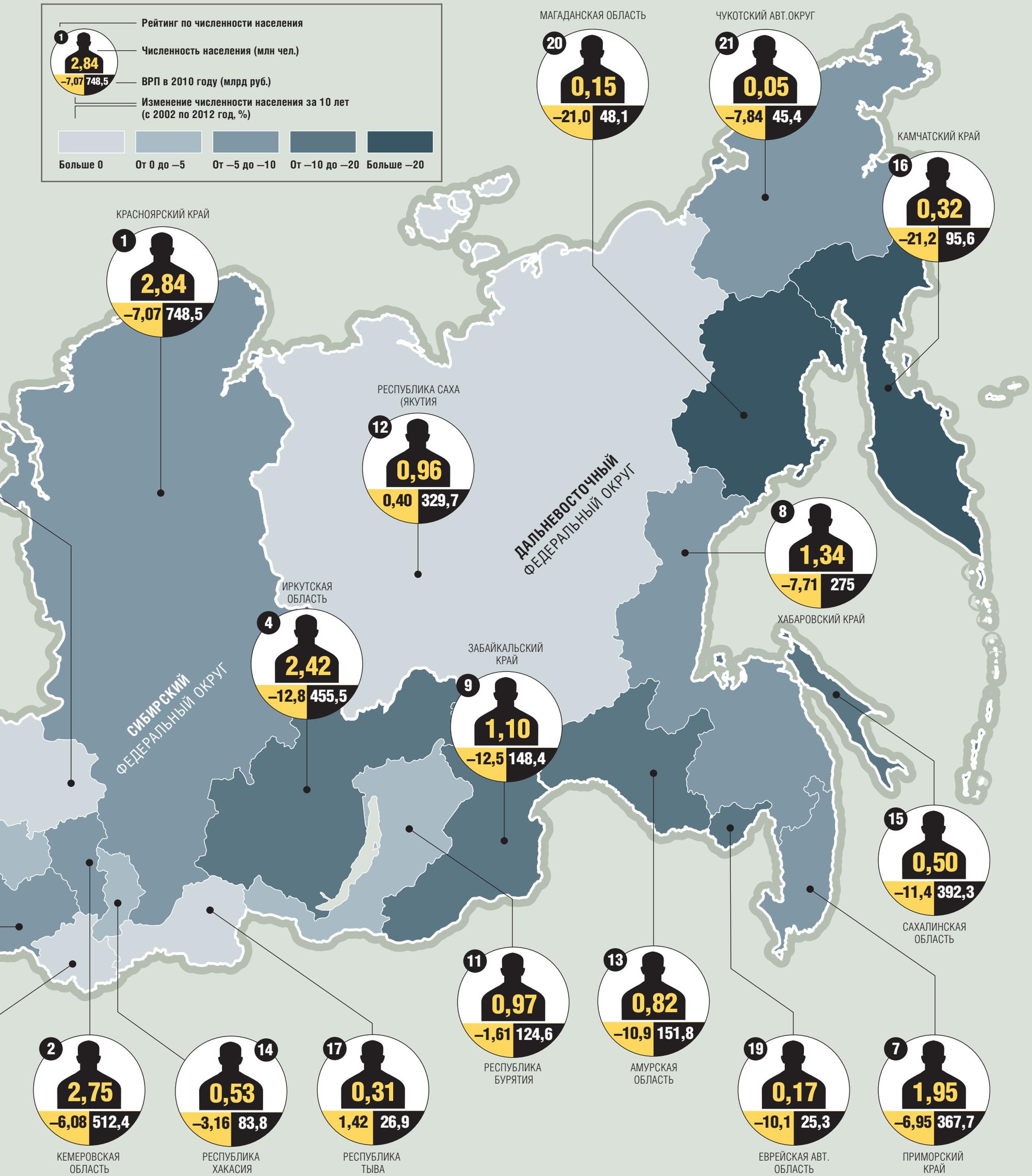
СИБИРСКАЯ ДОЛЯ

В БОЛЬШИНСТВЕ РЕГИОНОВ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА СОКРАЩАЕТСЯ И БЕЗ ТОГО НЕБОЛЬШОЕ НАСЕЛЕНИЕ. УЖЕ СЕЙЧАС ПЕРЕД ИНВЕСТОРАМИ СТОИТ НЕПРОСТАЯ ЗАДАЧА — ГДЕ И КАК НАЙТИ И ОБУЧИТЬ РАБОЧУЮ СИЛУ ДЛЯ МНОГОЧИСЛЕННЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ. ТЕМ БОЛЕЕ ЧТО ДЕШЕВОЙ ЕЕ В ЭТИХ МЕСТАХ УЖ ТОЧНО НЕ НАЗОВЕШЬ, ОСОБЕННО В СРАВНЕНИИ С КНР, НЕ ГОВОРИМ УЖЕ О ДРУГИХ СТРАНАХ АТР.



РОССИЯ
 СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ
 ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ОКРУГ





«МЫ ЗА КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД»

ТРИ ГУБЕРНАТОРА И ОДИН СЕНАТОР ОТВЕТИЛИ НА НЕСКОЛЬКО ВОПРОСОВ ВГ. НЕСМОТРЯ НА ВСЕ РАЗЛИЧИЯ, ОНИ ПОЛАГАЮТ: МАСШТАБНЫЕ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ЖИЗНЕННО НЕОБХОДИМЫ.

BUSINESS GUIDE: Как бы вы могли охарактеризовать ситуацию в экономике региона в сравнении со страной в целом и макрорегионом, включая АТР?

СЕРГЕЙ ЕРОЩЕНКО, губернатор Иркутской области: Динамика экономического развития Иркутской области в 2011 году была лучше среднероссийской. Рост валового регионального продукта оценивается на уровне 105,9% относительно 2010 года (общероссийское значение — 104,3%), темпы развития промышленности (109,2%) в два раза выше общероссийских, темпы роста строительных работ (120,8%) — в четыре раза, темпы роста инвестиций в основной капитал (106,4%) аналогичны общероссийским. По основным макроэкономическим показателям область входит в пятерку лучших субъектов Сибирского федерального округа. Показатель зарегистрированной безработицы в области составил 1,8% экономически активного населения, ниже его значение отмечено только в Омской, Новосибирской областях и Республике Бурятия (1,2–1,4%). По среднему размеру пенсий и зарплаты Иркутская область уступает лишь Томской области и Красноярскому краю.

Поступления по налогу на прибыль относительно 2010 года возросли на 12,6 млрд рублей (172%). По темпам роста показателей, характеризующих наполняемость бюджета доходами, Иркутская область входит в четверку лучших субъектов СФО.

Иркутская область существенно отстает в экономическом развитии от стран АТР. В торговом обороте со странами АТР преобладает экспорт сырьевых товаров: алюминий, железная руда, целлюлоза, лесоматериалы, уголь и нефтепродукты. Область импортирует из стран АТР сырье для алюминиевой промышленности, промышленное оборудование, автотранспорт, продукты питания, товары народного потребления.

ВЛАДИМИР ИЛЮХИН, губернатор Камчатского края: В Камчатском крае отмечается устойчивая тенденция улучшения основных макроэкономических показателей, стабильно растут промышленное производство, денежные доходы населения. Неплохие результаты достигнуты в рыбохозяйственном комплексе. Отрадно, что хоть и медленно, но снижается бедность.

Если сравнивать Камчатский край с другими дальневосточными регионами, например, по производству валового регионального продукта на душу населения, то мы здесь занимаем пятое место. Если же смотреть в сумме региональных продуктов России, то доля Камчатки незначительна и составила в 2010 году лишь 0,26%, но это сопоставимо с численностью населения края (0,22% от численности населения России).

Что касается стран АТР, то близость Камчатки к этому региону в целом предопределила отраслевую специализацию нашего края, где достаточно значимую долю составляют рыбопромышленный комплекс и транспортные услуги. Вообще же для экономики Камчатского края торговые связи со странами АТР имеют важное значение: во внешнеторговом обороте за последнее десятилетие доля этих стран устойчиво составляет более 85%.

ЕГОР БОРИСОВ, президент Республики Саха (Якутия): Показатели развития экономики республики стали в 2011 году, мы считаем, одними из лучших за последние

МЫ ЗА СОЗДАНИЕ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ, НО ТАКИХ ИНСТИТУТОВ, В ОСНОВЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОТОРЫХ БУДЕТ КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД, НАПРАВЛЕННЫЙ НА УСКОРЕННОЕ РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ РЕГИОНОВ



СЕРГЕЙ ЕРОЩЕНКО,
ГУБЕРНАТОР ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

десять лет. Реальный рост ВРП превысил 6% к 2010 году, индекс промышленного производства составил 110,5%. Республика лидирует среди регионов Дальневосточного федерального округа по запланированным инвестиционным проектам. Доля инвестиций в ВРП Республики Саха (Якутия) возросла до 35%, что является основным признаком растущей экономики. Растут и объемы иностранных инвестиций: за десять лет они увеличились почти в десять раз — до \$1,4 млрд.

Итогом поступательного роста экономики республики стало также увеличение реальных доходов населения на 1,5% (по РФ — 0,5%), заработной платы — на 6,9% (по РФ — 3,6%). Опережающими темпами продолжает увеличиваться рождаемость. Коэффициент смертности у нас значительно ниже, чем по России и Дальнему Востоку.

В то же время основные проблемы республики лежат в экономической сфере. Главным фактором, сдерживающим развитие промышленности и других отраслей, остаются инфраструктурные ограничения. Централизованным энергоснабжением охвачено лишь около трети территории республики. На нужды локальной энергетики ежегодно заводится свыше 85 тыс. тонн дизельного топлива. В этих условиях потребители централизованной зоны энергоснабжения несут дополнительную ценовую нагрузку. Высокий уровень тарифов заставляет крупные промышленные предприятия строить собственные генерирующие мощности, что увеличивает сроки окупаемости вложенных средств и приводит к снижению инвестиционной привлекательности республики. Только 20% территории республики обеспечено круглогодичной транспортной доступностью. Из-за этого сдерживается реализация инвестиционных проектов, освоение новых месторождений, не используются преимущества географического положения Якутии по созданию транспортных коридоров Европа—АТР, не говоря уже о том, что ограничиваются права граждан на свободу передвижения.

В развитии социальной инфраструктуры ключевой проблемой является значительное количество аварийных и ветхих зданий общеобразовательных школ, нехватка дошкольных образовательных учреждений. Очень актуальна для республики также проблема аварийного и ветхого жилья. Острым остается вопрос по выезду граждан из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, по возмещению затрат гражданам в связи с работой и проживанием в экстремальных природно-климатических условиях Севера.

СТЕПАН КИРИЧУК, председатель комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера: Если брать чисто статистические показатели, то Сибирь и Дальний Восток не играют той роли, которая соответствовала бы их высочайшему потенциалу. Доля Сибирского и Дальневосточного федеральных округов в совокупном ВРП России в последние десять лет держится примерно на одном уровне — около 16%. Население сокращается, уровень жизни невысок. В Сибирском округе низкие в сравнении с другими округами средние денежные доходы населения, а в Дальневосточном — высокие прожиточные минимумы. 5 из 11 регионов России с отрицательным ростом реальных доходов населения в 2011 году — сибирские и дальневосточные.

И это на фоне высоких темпов социально-экономического развития стран Азиатско-Тихоокеанского сотрудничества, на долю которых приходится приблизительно 54% мирового ВВП и 44% мировой торговли, на фоне быстрорастущих экономик Японии, Китая с Гонконгом, Южной Кореи, Тайваня, Сингапура.

ВГ: Существует ли необходимость создания наднациональной координирующей госструктуры? Как относиться к самой идее корпорации, что нужно в этой идее изменить/улучшить и т. д., чтобы этот проект заработал?

С. Е.: Создание корпорации развития Сибири и Дальнего Востока позволит комплексно подойти к проблемам развития Сибири и Дальнего Востока, осуществить координацию работы различных ведомств. Мнение о том, что создание госкорпорации выведет «из-под действия Налогового кодекса 60% территории России», неверно по нескольким причинам. Во-первых, проекты нормативно-правовых актов, регулирующих вопросы предоставления налоговых преференций, еще находятся в стадии согласования и будут неоднократно изменены. Во-вторых, объектом налоговых преференций является не сама госкорпорация, а предприятия на территории Сибири и Дальнего Востока. Нельзя забывать о том, что налоговое стимулирование является одним из наиболее эффективных методов государственного регулирования экономики.

В. И.: Проблемы оттока населения с Дальнего Востока, инфраструктурной отсталости региона настолько серьезные, что для их решения потребовалось создание министерства по развитию Дальнего Востока, что, несомненно, правительством Камчатского края рассматривается позитивно.

Вопрос о корпорации развития Дальнего Востока достаточно серьезно изучается правительством края. Если говорить об ускоренном экономическом развитии, то создание госкорпорации достаточно актуально. Несмотря на небольшие усилия, прилагаемые региональным правительством, инвесторы не торопятся прийти в регион. Ряд проектов практически законсервирован. Не развивается производство строительных материалов, не получает развития углехимическая промышленность. Низкими темпами развивается сельское хозяйство. Создание госкорпорации должно способствовать развитию рынка труда и созданию новых рабочих мест, в том числе в новых высокотехнологических производствах. Не хотелось бы, чтобы госкорпорация просто занималась перераспределением природных ресурсов.



ВЛАДИМИР ИЛЮХИН,
ГУБЕРНАТОР КАМЧАТСКОГО КРАЯ

Мы за создание институтов развития, но таких институтов, в основе деятельности которых будет комплексный подход, направленный на ускоренное развитие дальневосточных регионов.

Е. Б.: Вопрос создания корпорации, предусмотренной проектом Федерального закона о развитии Сибири и Дальнего Востока, сам по себе не нов. Данный подход хорошо себя зарекомендовал на региональном уровне. В ряде субъектов РФ создаются агентства по привлечению инвестиций. Результатом работы таких агентств является локализация производств на территории региона. Вторым видом подобных структур могут быть специализированные «проектные офисы» регионов — центры развития государственно-частного партнерства. Их задача — пакетировать инфраструктурные проекты таким образом, чтобы привлечь внебюджетные инвестиции на условиях государственно-частного партнерства.

То есть на вопрос «Необходимо ли создание корпорации?» ответ очевиден: необходимо. Но обязательно надо иметь в виду, что для реализации инфраструктурных проектов уже создан Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона. Он, по сути, и должен стать той структурой, которая будет реализовывать инфраструктурные проекты на основе механизмов государственно-частного партнерства от имени РФ. Тем более учитывая тот факт, что фонд уже начал работу по отбору и согласованию приоритетных инвестиционных проектов региона.

Что касается корпорации — агента по привлечению инвестиций, то ее разумно создать при новом министерстве по развитию Дальнего Востока России, задачами которого являются привлечение на территорию макрорегиона на прямых инвесторов и локализация здесь производства на основе кластерной политики с целью максимизации добавленной стоимости.

Поэтому мы за комплексный подход.

С. К.: Как показывает международный опыт, для таких больших территорий, состоящих из нескольких субъектов федерации (провинций, штатов), нужны форматы, отличные от стандартных форматов развития отдельных регионов. То, что работает для них по отдельности, на уровне макрорегиона не срабатывает из-за несогласованности позиций, большого количества центров принятия решения, традиционной бюрократизированности и отсутствия единых подходов.

Необходимо также координировать и синхронизировать инвестиционные проекты на востоке России, в том



числе и по развитию инфраструктуры. Создание межрегионального органа могло бы способствовать решению всех накопившихся проблем.

ВГ: Какие основные задачи ставит перед собой правительство региона?

С. Е.: Стимулирование инвестиций в экономику региона и модернизацию существующих производств. Для этого необходимо сформировать соответствующую законодательную базу и бюджет развития — закрепить в областном бюджете средства, которые пойдут на реализацию приоритетных инвестиционных проектов.

Необходимо сформировать эффективную систему поддержки малого и среднего предпринимательства через создание соответствующей инфраструктуры в муниципальных образованиях. Нужно сформировать механизмы развития комплексного жилищного строительства с максимальным использованием строительных материалов местного производства. Снизить затратность и повысить качество дорожного строительства за счет внедрения новых технологий и привлечения иностранных компаний. В социальной сфере необходимо продолжить модернизацию здравоохранения и образования, создать условия для массовых занятий физкультурой и спортом, повысить статус работников бюджетных учреждений.

В. И.: Основная задача правительства региона была, есть и будет улучшение качества и уровня жизни населения Камчатки. Развитие социальной инфраструктуры в поселениях, обеспечение качественного образования, доступность специализированной, в том числе высокотехнологичной, медицинской помощи, социальная поддержка и помощь отдельным категориям граждан. Вторая задача — модернизация экономики края с целью увеличения собственных доходов. И как следствие, уход от большой зависимости федерального центра.

ВГ: Какой опыт других регионов в привлечении инвестиций, реиндустриализации и т. п. вы готовы использовать, а какой — нет?

С. Е.: В настоящее время в некоторых регионах России ведется работа по внедрению стандарта деятельности органов исполнительной власти субъекта федерации по обеспечению благоприятного инвестиционного климата в регионе. Среди пилотных регионов: Республика Татарстан, Ульяновская, Калужская, Свердловская и Липецкая области, Пермский край. Это интересное и полезное начинание.

Положительным примером привлечения инвестиций, который правительство региона области готово внедрять, является создание инвестиционного портала Приангарья в сети Интернет, принятие инвестиционного меморандума, разработка инвестиционного атласа и инвестиционной стратегии Иркутской области, принятие нормативно-правовых актов о государственно-частном партнерстве и государственных гарантиях.

Взвешенно нужно подходить к реализации такого рода проектов, как комплексное развитие Нижнего Приангарья, учитывая, что такие проекты значительно увеличивают нагрузку на окружающую среду, влияют на сформировавшийся образ жизни населения, провоцируя социальную нестабильность.

В. И.: Весь опыт стран АТР показывает важность партнерства государства и бизнеса. Особого внимания заслуживает опыт Республики Корея, где основные факторы экономического роста — ориентированная на экспорт стратегия развития, привлечение иностранных капиталовложений, как финансовых, так и технологических, и, конечно, роль правительства в проведении реформ. Весь этот опыт применим, на мой взгляд, при соответствующем нормативном регулировании и у нас.

Мы сегодня активно сотрудничаем с бизнес-сообществом Республики Корея и планируем реализацию совместных инвестиционных проектов на территории края.

Е. Б.: Мы видим успехи таких регионов, как Калужская, Ленинградская области, Республика Татарстан, которые активно локализируют производства на своей территории. Благодаря этому решается проблема безработицы, идет развитие современных производственных технологий, формирование налогооблагаемой базы консолидированных региональных бюджетов.

Считаю, что нам в республике нужно сосредоточить усилия прежде всего на организации обрабатывающих производств на основе местного сырья, в том числе по выпуску нефтепродуктов, газохимии, обогащению железных



ЕГОР БОРИСОВ,
ПРЕЗИДЕНТ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)

и урановых руд, переработке угля. Но для того чтобы эти проекты реализовать, необходимо привлечь инвестиции в развитие энергетической и транспортной инфраструктуры, что является достаточно сложной задачей.

С. К.: В мире есть много положительных примеров развития проблемных территорий. Можно вспомнить пример Администрации долины Теннесси в США, которая работает вот уже почти 70 лет, и опыт Канады — созданное два года назад Агентство экономического развития Северной Канады и стартующую программу освоения Квебека, Корпорацию развития территории в Австралии. Много положительных примеров есть и в странах Азии.

ВГ: Как увеличить эффективность мер государственной поддержки Восточной Сибири и Дальнего Востока?

С. Е.: В настоящее время реализуется большое количество мер государственной поддержки Восточной Сибири и Дальнего Востока: система налоговых преференций предприятиям, инвестирующим в экономику макрорегиона; строительство в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года» объектов инфраструктуры (транспортной, инженерной, социальной); предоставление социальных льгот жителям, в частности льгот на авиаперелеты с Дальнего Востока для отдельных категорий граждан. Все эти механизмы реализуются разными министерствами и ведомствами. Необходим единый координирующий орган.

В. И.: Дальний Восток сотрясает миграционный отток населения. Миграция — это тот показатель эффективности проводимой политики, который не спрячешь ни за какие экономические показатели. Увеличить эффективность можно только за счет комплексного решения социальных и экономических проблем. Проблемы эти известны: низкая покупательная способность денежных доходов населения, недиверсифицированный рынок труда, недоступность качественных услуг образования и здравоохранения, транспортно-экономическая недоступность центральной части России. Я, как глава отдаленного, изолированного в транспортном отношении региона, хотел бы, чтобы оказываемые меры господдержки учитывали особенности нашей территории.

Е. Б.: Очень важным видится использование особых хозяйственных условий: льготное налогообложение, устранение административных барьеров, упрощение градостроительных и земельных процедур, что позволит форсировать ре-

ализацию инвестиционных проектов на территории Сибири и Дальнего Востока. Эти меры потребуют внесения изменений в налоговое, бюджетное, таможенное законодательство, законодательство в области лесных и земельных отношений, в сфере экологии и в других отраслях.

Требуется также изменить порядок наполнения и расходования средств Инвестиционного фонда РФ таким образом, чтобы через него в рамках будущих налоговых поступлений от реализации комплексных промышленно-инфраструктурных проектов обеспечивался возврат внебюджетных средств, направляемых на финансирование строительства инфраструктуры данных проектов.

Следовало бы также предусмотреть создание региональных особых экономических зон с развитием инфраструктуры за счет средств бюджета субъекта и инвестора без привлечения средств федерального бюджета, но с соответствующими льготами и преференциями.

С. К.: Необходимы меры, направленные на повышение привлекательности регионов для местных жителей, для мигрантов, для бизнеса. Для населения самих регионов это может быть социальная поддержка в виде дополнительных выплат, страховых, льгот для детей при поступлении в образовательные учреждения на востребованные в регионе профессии, частичное или полное освобождение от налогов, содействие в улучшении жилищных условий. Для мигрантов — помощь в переезде и обустройстве, например оплата стоимости съемного жилья на определенный период, предоставление субсидий на приобретение жилья и так далее. Для бизнеса — развитие институтов государственно-частного партнерства, содействие в разработке проектной документации, поддержка в разработке необходимой для проектов инфраструктуры, предоставление льгот по налогам.

ВГ: Что радует в федеральной политике последних лет? Что хотелось бы скорректировать?

С. Е.: Положительные моменты: системное повышение уровня и качества жизни населения, реализация федеральных целевых программ по модернизации материально-технической базы учреждений здравоохранения, образования, социальной защиты, культуры, физической культуры, некоторые тенденции в повышении доступности жилья, поддержка малого и среднего бизнеса, агропромышленного комплекса и таких секторов экономики, как гражданское машиностроение и фармацевтика.

Необходимо продолжить реализацию политики по улучшению делового климата, повышению безопасности инвестиций, снижению административных барьеров, совершенствованию механизмов стимулирования внедрения инноваций на крупных предприятиях. Нужно совершенствовать систему налогообложения. Налоговая отдача от деятельности крупных вертикально интегрированных компаний недостаточна. Регионы должны формировать бюджеты соответственно их экономическому потенциалу.

В. И.: В последнее время уделяется немалое внимание социально-экономическому развитию Сибири и Дальнего Востока. В рамках стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года по федеральным целевым программам реализуется ряд инфраструктурных объектов, начата модернизация жилищно-коммунального комплекса.

Корректировать ничего не хотелось бы. Единственное, хотелось бы ощущать особый подход к такой специфичной во всех смыслах территории, как Камчатка. Необходимо сохранить полный объем финансирования из федерального бюджета в рамках действующих ФЦП, а в оптимистическом варианте — увеличить его в разы, что позволит кардинально изменить ситуацию социально-экономического развития региона.

Конечно же, всех дальневосточных губернаторов радует появления федерального министерства по развитию Дальнего Востока. Учитывая, что это министерство возглавил Виктор Ишаев — человек, который знает проблемы Дальнего Востока, решает их, болеет ими, я уверен, что теперь все вопросы, касающиеся Дальневосточного региона, будут решаться гораздо быстрее.

Е. Б.: Отрадно, что наши ранее утвержденные планы во многом корреспондируются с целями, задачами, показателями, установленными президентом России в стратегических указах от 7 мая. В основном эти параметры и темпы развития у нас уже заложены в проекте долгосрочной Программы социально-экономического развития республики на период до 2025 года и основных направлений до 2030 года.



СТЕПАН КИРИЧУК, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА
СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ПО ФЕДЕРАТИВНОМУ УСТРОЙСТВУ,
РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ, МЕСТНОМУ САМОУПРАВЛЕНИЮ
И ДЕЛАМ СЕВЕРА

Мы приветствуем создание отдельного министерства по развитию Дальнего Востока. Важным является и то, что возглавил его опытный политик и хозяйственник Виктор Иванович Ишаев, прекрасно знающий всю проблематику региона.

В то же время к федеральной политике остаются вопросы. Например, нас по-прежнему волнует проблема разграничения полномочий между федеральным центром и субъектами федерации.

Мы настаиваем на внесении изменений в закон №185-ФЗ «О Фонде содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства». В частности, в статью 14 в связи с невозможностью выполнения требований по созданию частных управляющих компаний и частных коммерческих организаций коммунального комплекса в арктической зоне Республики Саха (Якутия), в результате чего районы, относящиеся к арктической зоне, не могут попасть в федеральную адресную программу капитального ремонта многоквартирных домов.

Мы считаем, что надо в новой редакции принять закон «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» и поправить главу Трудового кодекса «Особенности регулирования труда лиц, работающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях».

Необходимо также скорейшее принятие федерального закона «Об Арктической зоне РФ», федерального закона «Об оленеводстве» в целях поддержки северного оленеводства как формы самобытного уклада народов Севера и так далее.

С. К.: В последние годы государство все больше уделяет внимания региональным проблемам, одновременно постепенно реализует политику децентрализации власти. С одной стороны, происходит усиление полномочий региональных органов власти, передача части функций федеральной власти. И вместе с тем федеральная власть не оставляет решение проблем на откуп самим регионам, оказывая поддержку, реализуя комплексные проекты для развития территорий. Примерами поддержки являются и недавно созданное федеральное Министерство по развитию Дальнего Востока, и планирующееся создание государственной корпорации развития Сибири и Дальнего Востока. ■

НЕОБХОДИМО ПРОДОЛЖИТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ ПОЛИТИКИ ПО УЛУЧШЕНИЮ ДЕЛОВОГО КЛИМАТА, ПОВЫШЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ИНВЕСТИЦИЙ, СНИЖЕНИЮ АДМИНИСТРАТИВНЫХ БАРЬЕРОВ, ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ МЕХАНИЗМОВ СТИМУЛИРОВАНИЯ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИЙ НА КРУПНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ



ЗОНА ОГРАНИЧЕННОЙ ДОСТУПНОСТИ

ГЛАВНАЯ ПРОБЛЕМА ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ И БИЗНЕСА ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА — ТРАНСПОРТНАЯ. НЕОБХОДИМА КОРЕННАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПОРТОВ И АЭРОПОРТОВ, ТРЕБУЮЩАЯ МНОГОТРИЛЛИОННЫХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ И ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ. БЕЗ ЭТОГО ПЛАНЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА МОЖНО БУДЕТ ПОХОРОНИТЬ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ПАССАЖИРЫ НА ВЫЛЕТ Несмотря на то что множество населенных пунктов, а иной раз и целых субъектов федерации в Сибири и на Дальнем Востоке не имеют круглогодичной транспортной связи с остальной частью страны по железным и автомобильным дорогам и авиация является безальтернативным видом передвижения для жителей этого обширного региона, воздушный транспорт развивается слабо. Большинство региональных аэропортов имеет грунтовые взлетно-посадочные полосы, а аэродромы не оборудованы техникой для принятия современных пассажирских самолетов. Например, только на прошлой неделе был открыт первый регулярный рейс из Москвы в Горно-Алтайск (столица Республики Алтай) на самолетах А320 авиакомпании «Сибирь». Это стало возможным только благодаря реконструкции аэропорта, проведенной его владельцем строительной компанией «Сибмост». А, например, аэропорт столицы Республики Тывы Кызыла, куда железная дорога придет не раньше 2016 года, связан регулярными полетами только с Красноярском и Новосибирском, куда летает лишь авиатакси «Декстер» на восьмиместных самолетах PC-12.

На всей территории за Уралом есть лишь три значимых по пассажиропотоку аэропорта, располагающих современной аэродромной инфраструктурой. Крупнейший из них новосибирский Толмачево контролируется частной группой «Новаворт», в 2011 году обслужил 2,8 млн человек. Вторая взлетно-посадочная полоса (ВПП) в аэропорту была введена в эксплуатацию лишь в ноябре 2010 года. Базовым перевозчиком в Новосибирске является авиакомпания «Сибирь», которая рассчитывает сделать в Толмачево межрегиональный авиационный хаб. Географическое положение аэропорта позволяет надеяться и на международный транзит, поскольку аэропорт находится на полпути между странами АТР и Европой, где пассажиропоток значительно больше российского.

Однако географическое положение позволяет претендовать на роль международного узлового аэропорта и красноярскому аэропорту Емельяново. После банкротства «Красноярских авиалиний» и альянса AirUnion в 2008 году базового магистрального пассажирского перевозчика в аэропорту нет. Все надежды аэропорта связаны с группой грузовых авиакомпаний «Волга-Днепр». Ее подразделение AirBridgeCargo планирует создать там базу для перераспределения грузов между своими международными грузовыми рейсами, а также развивать из Красноярска кросс-полярные перелеты в США. Инфраструктуру грузового терминала в Емельяново строит совместное предприятие «Интерроса» и красноярской группы «Кратос», а ВПП аэродрома уже реконструирована до II категории ICAO.

Еще один авиаузел планируется создать на базе одного из двух дальневосточных аэропортов. Несмотря на то что пассажиропоток в аэропорту Хабаровска больше, рассматривается создание международного хаба во Владивостоке.

ГРУЗ 2020 Единственной наземной в полном смысле транспортной магистралью, соединяющей запад и восток России, был и остается Транссиб, построенный еще

МНОЖЕСТВО НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ, А ИНОЙ РАЗ И ЦЕЛЫХ СУБЪЕКТОВ ФЕДЕРАЦИИ В СИБИРИ И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ НЕ ИМЕЮТ КРУГЛОГОДИЧНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СВЯЗИ С ОСТАЛЬНОЙ ЧАСТЬЮ СТРАНЫ ПО ЖЕЛЕЗНЫМ И АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ

при царе (1916). Век спустя, в 2002 году, он был полностью электрифицирован, а в 2010-м министр транспорта Игорь Левитин констатировал, что его пропускная способность исчерпана. В еще более плачевном состоянии находится Байкало-Амурская магистраль (БАМ), которую СССР начал строить в 1939 году, но довести ее до проектной мощности — 35 млн тонн в год — не удалось до сих пор. Сегодня основной участок БАМа — от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре — имеет провозную способность всего 10 млн тонн. Лишь восточный участок БАМа позволяет перевозить дополнительные объемы грузов с Транссиба в порты Советской Гавани.

Расходы на строительство этой железнодорожной инфраструктуры значительны: счет идет на триллионы рублей. Новая генеральная схема российских железных дорог до 2020 года, разработанная ОАО РЖД, предполагает, что государство потратит на железные дороги около 4,1 трлн руб. Инвестиции только в обновление БАМа должны составить 737 млрд руб., а включая мероприятия по расширению пропускной способности Транссиба — 918 млрд руб. При этом из собственной инвестпрограммы ОАО РЖД может потратить на это лишь 60 млрд руб. в ближайшие три года, тогда как необходимо 268 млрд руб. И даже доходы, которые ОАО РЖД получит в связи с решениями по индексации грузовых тарифов на 11% и введением трехпроцентной инвестсоставляющей, помогут лишь отчасти: они компенсируют лишь 85 млрд руб. дефицита средств из 400 млрд руб.

МОРЕ ЖДЕТ Незрелость железнодорожной инфраструктуры — главный тормоз развития морских портов. Из-за близости к рынкам стран АТР дальневосточные терминалы очень привлекательны для российских экспортных портов сырья. Динамика грузооборота портов Тихоокеанского бассейна наглядно это демонстрирует: по данным

Ассоциации морских торговых портов, из 125 млн тонн переваленных через них грузов нефть и уголь составили 96 млн тонн, то есть почти 77%. Около 55% всего российского экспортного угля, по данным Минэнерго, было вывезено через порты Дальнего Востока (42 млн тонн).

Этот объем мог бы увеличиваться: спрос растет, экспортеры готовы добывать больше, а частные владельцы терминалов — наращивать мощности. Но мешает железная дорога, вернее, ее недостаточная пропускная способность. Например, ОАО СУЭК, крупнейший добытчик угля и владелец крупного угольного терминала в бухте Мучка близ Ванино, связывает расширение перевалки в порту лишь с постройкой нового Кузнецовского тоннеля на БАМе. ОАО РЖД уже ведет это строительство, но закончить его сможет лишь в 2016 году. Всего же, по расчетам ОАО РЖД, к 2020 году порты Советской Гавани, к которой географически тяготеет БАМ, будут обрабатывать больше 54 млн тонн экспортных грузов.

Планируют развиваться и порты в заливе Находка, где тоже немало экспортного угля. Терминал «Кузбас-сразрезугля» в порту Восточный вырос в 2011 году на 12%, до 16,5 млн тонн; до 2015 года в терминал планируется инвестировать 2,7 млрд руб. Находкинский морской торговый порт группы EVRAZ растет почти на 30% в год, к концу года выйдет на перевалку 5 млн тонн угля в год. Порт Посыет «Мечела» планирует увеличить пропускную способность до 7 млн тонн, а если потребует — и до 14 млн тонн.

ПРОЕКТЫ ВЕКА Все эти грузы идут в одном направлении — в морские порты, а в обратном направлении в современной логистике могут идти, по сути, только контейнеры. Сегодня их объем невелик и не достигает 3 млн TEU, однако потенциальный поток транзита грузов между странами АТР и Европой измеряется сотнями

миллионов TEU. Главное препятствие здесь тоже железная дорога, конкурентное преимущество которой перед морским транспортом — скорость перевозки — сводится на нет дороговизны услуги и неритмичностью доставки. Несмотря на бурный рост контейнерных технологий в мире, которому не мешают даже кризисы, до сих пор привлечь международных грузоотправителей к работе с железнодорожным транзитом через Россию не удалось.

В ОАО РЖД тем не менее рассчитывают на то, что реконструкция БАМа позволит перевести туда все массовые экспортные грузы, а Транссиб освободится под контейнеры и пассажирские поезда. Таким образом, на Транссибе можно будет организовать движение со скоростью до 600 км в сутки, тогда как сегодня она составляет примерно 270 км в сутки. Контейнер, пришедший в российский дальневосточный порт, сможет доехать в Европу за неделю, тогда как морским транспортом он прибывает туда почти через месяц.

Разгрузит Транссиб и другой крупный инфраструктурный проект — нефтепровод Восточная Сибирь—Тихий океан. После ввода в строй его второй очереди вся нефть из трубопроводной системы, минуя железнодорожное плечо, пойдет в специализированный порт Козьмино, который будет отгружать в перспективе до 30 млн тонн сырой нефти.

Желание покорить зауральские просторы порождает иной раз и идеи, которые вряд ли могут быть реализованы в обозримом будущем. Из их числа — строительство железнодорожного тоннеля под Беринговым проливом на Аляску, о котором буквально в апреле напоминал глава ОАО РЖД Владимир Якунин. До места этого грандиозного строительства нужно было бы провести более 10 тыс. км железнодорожных путей по территориям, где, возможно, никогда не ступала нога человека. ■



ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ТРАНССИБА ПОЧТИ ПОЛНОСТЬЮ ИСЧЕРПАНА



СМЕЖНИКИ

АРХИТЕКТУРА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

АРХИТЕКТУРА УСТОЙЧИВОЙ ДИВЕРСИФИЦИРОВАННОЙ ЭКОНОМИКИ ТРЕБУЕТ МЕХАНИЗМОВ СГЛАЖИВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОТИВОРЕЧИЙ. ОДНАКО РАБОТА ЭТИХ МЕХАНИЗМОВ НЕ ВСЕГДА МОЖЕТ БЫТЬ ОПТИМАЛЬНОЙ, ОСОБЕННО УЧИТЫВАЯ ОШИБКИ ПРЕДЫДУЩИХ ПЛАНИРОВЩИКОВ. АЛЕКСАНДР ЗОТИН, КАНДИДАТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК, СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ ВГ

ТЕОРИМИНИМУМ Экономический союз, объединяющий разные по экономическим показателям регионы, — это экономика, где в идеале одна валюта, единая процентная ставка, единая денежно-кредитная и налоговая политика являются одинаково приемлемыми для всех. Если идет, скажем, понижение процентных ставок, это должно быть хорошо как для севера, так и для юга. Если на востоке экономический спад, то и запад должен испытывать подобный экономический спад — и обе территории должны одинаково реагировать на единую экономическую политику, призванную этот спад прекратить. Ясно, что подобная идеальная конструкция довольно редкое явление, впрочем, как и все идеальное в нашем несовершенном мире. Далеко не всегда все географические области экономики одинаково отвечают на изменения экономических реалий.

Однако, если различия не являются слишком большими и хроническими, та или иная территория все еще может считаться оптимальным региональным экономическим союзом. И все же такая неидеальная, но работающая и устойчивая архитектура разнородных регионов требует определенных механизмов, сглаживающих противоречия.

Большие региональные экономические союзы вроде США, Канады, Китая и, конечно, России, не оптимальны. Экономические процессы по-разному проявляют себя в разных регионах. К примеру, повышение цен на продовольствие хорошо для сельских регионов, но плохо для городов. Даже для небольшой страны, которая включает и сельские и городские области, повышение цен на продовольствие — асимметричный шок для экономики в целом. Что уж говорить о гигантах вроде Китая или России, где ВРП на душу населения может различаться в разы или даже на порядок.

В регионально диверсифицированных экономиках со временем неизбежно возникнет расхождение в экономическом росте, в том числе, что особенно важно, расхождение в уровне безработицы, инфляции, уровня жизни, уровня развития социального капитала между разными частями страны. Есть четыре основных механизма, используя которые работоспособные экономики выравнивают экономическое состояние в регионах.

1. Гибкость рынка труда. Она означает гибкие трудовые затраты — и гибкость прежде всего, в сторону их снижения. Возьмем, к примеру, американский денежно-кредитный союз. Если, скажем, штат Калифорния переносит спад, он должен найти собственный путь выхода из него. Один из способов сделать это — повысить экономическую конкурентоспособность Калифорнии по сравнению с другими штатами. Учитывая, что девальвация валюты невозможна (Калифорния не может обесценить «калифорнийские» доллары против долларов в других штатах), альтернативный путь заключается в увеличении конкурентоспособности через «внутреннюю девальвацию», то есть через снижение зарплат и цен.

Если калифорнийский труд становится дешевле труда в других штатах, то доллар, инвестированный в Калифорнию, принесет большую прибыль, чем доллар, инвестированный в другие штаты. С точки зрения предпри-



ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ МАЛОЗАСЕЛЕННЫХ РЕГИОНОВ КАНАДЫ И АВСТРАЛИИ НАПРАВЛЕННЫ НЕ НА ПРИВЛЕЧЕНИЕ ТУДА НАСЕЛЕНИЯ, А НА РАЦИОНАЛЬНО ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОСВОЕНИЕ ИМЕЮЩИХСЯ РЕСУРСОВ

нимателя или инвестора, последствия изменения в относительных трудовых затратах между Калифорнией и другими штатами те же самые, что и при девальвации. Инвестиции будут течь в Калифорнию, и экономика воспрянет. Отрицательные последствия калифорнийского спада будут устранены.

2. Мобильность рынка труда. Если гибкость рынка труда не идеальна, другое альтернативное решение для работоспособного регионального союза — трудовая мобильность. Если, к примеру, Массачусетс страдает от чрезмерно высокого уровня безработицы, трудовые ресурсы могут сами физически переместиться в более комфортное для них место, например в Нью-Йорк. Это уменьшает безработицу в одной части экономики при увеличении трудовых ресурсов в процветающем регионе валютного союза. Кроме того, таким образом хотя бы отчасти предотвращается и сильное инфляционное давление на быстро развивающиеся части экономики. Последствие трудовой мобильности — тенденция к выравниванию безработицы. Успешная экономика часто характеризуется высокой трудовой мобильностью. Например, в тех же США, по данным Bureau of Labour Statistics, начиная с 1990-х годов около 2,5% населения ежегодно переселяются в другой штат. Кстати, в терпящей сейчас бедствие еврозоне этого нет — единый рынок труда просто отсутствует. Начиная с 2000 года в рамках еврозоны страну проживания меняет не более 0,1% населения в год (данные Eurostat). То же самое можно сказать и о России с ее относительно низкой трудовой мобильностью населения и сконцентрированностью потоков — в основном речь идет о притоке трудовой миграции в Москву.

3. Фискальные (бюджетные) трансферты. Другая особенность относительно успешных региональных экономических союзов — фискальные трансферты. Они помогают выравнивать экономическое состояние регионов независимо от особенностей трудового рынка. Если в валютной зоне имеется центральная финансовая власть, взимающая налоги и тратящая их на общие нужды, тогда экономические дисбалансы сглаживаются. Представим, что, например, Брянск переживает спад, а Ханты-Мансийский автономный округ — экономический бум. Единая валютная и монетарная политика для столь разных регионов не идеальная ситуация. Однако существование федерального правительства в России будет сглаживать эти проблемы, по крайней мере, частично. ХМАО, наслаждаясь быстрым ростом, заплатит больше налогов центру. Брянск, терпящий экономический спад, получит большую долю расходов правительства в форме социальных трансфертов (пособие по безработице и т. п.). Фискальная политика единой валютной зоны служит тому, чтобы сдерживать темп роста ХМАО и поощрять более быстрый темп роста Брянска.

4. Специальные программы развития регионов. Далеко не всегда перечисленные выше три механизма достаточны. Гибкость в оплате труда может нивелироваться

неразвитостью инфраструктуры региона либо неудачной логистикой — в этом случае даже дешевый труд мало кому нужен. А в труднодоступных малонаселенных регионах с суровым климатом гибкость в оплате труда не очень-то и возможна — хотя бы из-за повышенной стоимости доставки товаров в эти места и, соответственно, высокой стоимости жизни. Трудовая мобильность тоже может быть ограничена множеством факторов: семейными связями, возрастными характеристиками, сложностью психологической адаптации к новому месту жительства, разницей в стоимости жилья в разных регионах и т. д. Фискальные трансферты вне учета контекста региональной специфики также могут быть либо недостаточными, либо неэффективными за счет мисаллокации капитала.

СПЕЦПРОЕКТЫ Хорошо изученный экономистами на примере Восточной Азии процесс модернизации вполне соответствует сформулированной нобелевским лауреатом по экономике Саймоном Кузнецом гипотезе, согласно которой на начальном этапе модернизации региональное неравенство внутри страны быстро растет, но по достижении определенного уровня экономического развития отстающие регионы начинают догонять лидеров. Однако эта гипотеза имеет и слабые стороны. →

РОССИЙСКИЕ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ МАЛОЗАСЕЛЕННЫХ РЕГИОНОВ ДОЛЖНЫ ОТЛИЧАТЬСЯ ОТ КАНАДСКИХ ИЛИ АВСТРАЛИЙСКИХ

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 высокорослым 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 потребности человека.

Интересы всесильного 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

НАЖМИ НА ВЛАСТЬ!

ТЕПЕРЬ ДЛЯ ПЛАТФОРМ IOS И ANDROID



ЦИФРОВАЯ
ВЕРСИЯ
ЖУРНАЛА



- современно и экологично
- всегда под рукой
- свежий номер – в любой точке мира
- архив предыдущих номеров – в любую минуту
- удобная навигация и постраничный просмотр
- видео- и фотогалереи

ТА ЖЕ **Власть**,
НО НЕ МНЕТСЯ

ПОДПИСКА НА ЦИФРОВУЮ ВЕРСИЮ ДЛЯ IPAD — 3 ИЛИ 6 МЕСЯЦЕВ С АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКОЙ СВЕЖЕГО НОМЕРА

BUSINESS GUIDE

Тематические приложения к газете
Коммерсантъ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС