

УДК 338.9
ББК 60.55
Ф 796

Ф 796 Формирование благоприятной среды для проживания в Сибири / под ред. акад.
РАН В.В. Кулешова. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2010. – 284 с.

*Настоящее издание подготовлено при финансовой поддержке
Российского гуманитарного научного фонда – грант № 09-02-00333а.*

Авторский коллектив:

акад. РАН **Кулешов В.В.** (введение, гл. 1–4, гл. 6–10, заключение),
к.э.н. **Басарева В.Г.** (гл. 13–14), к.э.н. **Горяченко Е.Е.** (гл. 15–16),
д.э.н. **Евсеев А.В.** (введение, гл. 8–10), д.э.н. **Кравченко Н.А.** (гл. 8),
к.э.н. **Селиверстов В.Е.** (гл. 17–18), **Смирнова Н.Е.** (гл. 5), д.э.н. **Соболева С.В.** (гл. 5),
чл.-корр. РАН **Суслов В.И.** (гл. 8), д.э.н. **Унтура Г.А.** (гл. 8–10),
Чудаева О.В. (гл. 5), к.э.н. **Чурашев В.Н.** (гл. 11–12).

В монографии практически впервые за последние 20 лет рассмотрены комплексные проблемы модернизации социальной жизни населения сибирского региона. Решение задачи по привлечению и закреплению в Сибири сотен тысяч высококвалифицированных кадров будет способствовать осуществлению крупномасштабных хозяйственных и социальных проектов, имеющих решающее значение для развития как страны в целом, так и для региона. В основных разделах монографии представлены научные положения, позволяющие, по мнению авторского коллектива, сформировать основные составляющие современной государственной политики в сибирском регионе на основе инновационных подходов во всех сферах социально-экономического развития региона.

Монография представляет интерес для научных работников, аспирантов, руководителей предприятий и регионов.

Рецензенты:

чл.-корр. РАН, д.и.н. В.А. Ламин,
д.э.н., проф. В.И. Клисторин,
д.э.н., проф. А.С. Новоселов

ISBN 978-5-89665-224-3

© СО РАН, 2010
© ИЭОПП СО РАН, 2010

Полная электронная копия издания расположена по адресу:

http://lib.ieie.su/docs/2010/Formirovanie_blagopriyatnoj_sredy_dlya_prozhivaniya_v_Sibiri_2010.pdf

Зона хозяйственного освоения БАМ

Это проект масштаба пяти реализованных проектов XX века.

В 1974 г. Президиум СО АН СССР создал комиссию по проблемам хозяйственного освоения зоны БАМ (председатель А.Г. Аганбегян). В начале 1975 г. Институт экономики и организации промышленного производства завершил подготовку предварительного научного доклада «Проблемы хозяйственного освоения зоны БАМ». В сентябре 1975 г. при Президиуме АН СССР был создан Научный совет по проблемам хозяйственного освоения зоны БАМ (председатель А.Г. Аганбегян) с целью координации научных исследований, проводимых институтами АН СССР.

В это же время в г. Чите состоялась первая Всесоюзная конференция по проблемам БАМ. На конференции были названы территориально-производственные образования (ТПК и промузлы), которые можно сформировать в зоне БАМ. Это Верхнеленский, Северо-Байкальский, Мамско-Бодайбинский, Южно-Якутский, Селемджинский, Комсомольский территориально-производственные комплексы, а также Тындинский, Удоканский, Зейский, Ургальский и Совгаванский промышленные узлы.

Первоочередным был назван Южно-Якутский ТПК, к формированию которого приступили с первых дней строительства БАМ. Формирование остальных ТПК и промузлов предполагалось начать после 1990 г., когда в основном будет закончено экономическое и социальное обустройство территории.

Капитальные вложения (в ценах 1975 г.) в хозяйственное освоение зоны БАМ на 1981–1990 гг. оценивались в 37,5 млрд руб. – максимальный вариант, 29,3 млрд руб. – средний вариант и 19,6 млрд руб. – минимальный вариант. Современные оценки потребностей в инвестициях на достройку комплекса БАМ и программу хозяйственного освоения прилегающих территорий (в СФО) варьируют от 400 до 800 млрд руб.

Арктика

По мировым меркам, вся Россия – северная страна. Причем Север – ее коренная и стабильная часть. Его исторический стаж в составе российского государства – не менее 400 лет. Это куда больше, чем у южных окраин.

Для сравнения: на всем Американском Севере живет примерно 1 миллион человек, меньше 0,5% общего населения США и Канады. В России же – на порядок выше. Это наследие позитивных исторических процессов освоения новых земель, но вместе с тем и негативных – ГУЛАГа, дешевизны труда и самого человека, что позволяло легко перемещать людские массы на огромные расстояния от родных мест.

Сейчас – это прошлое!

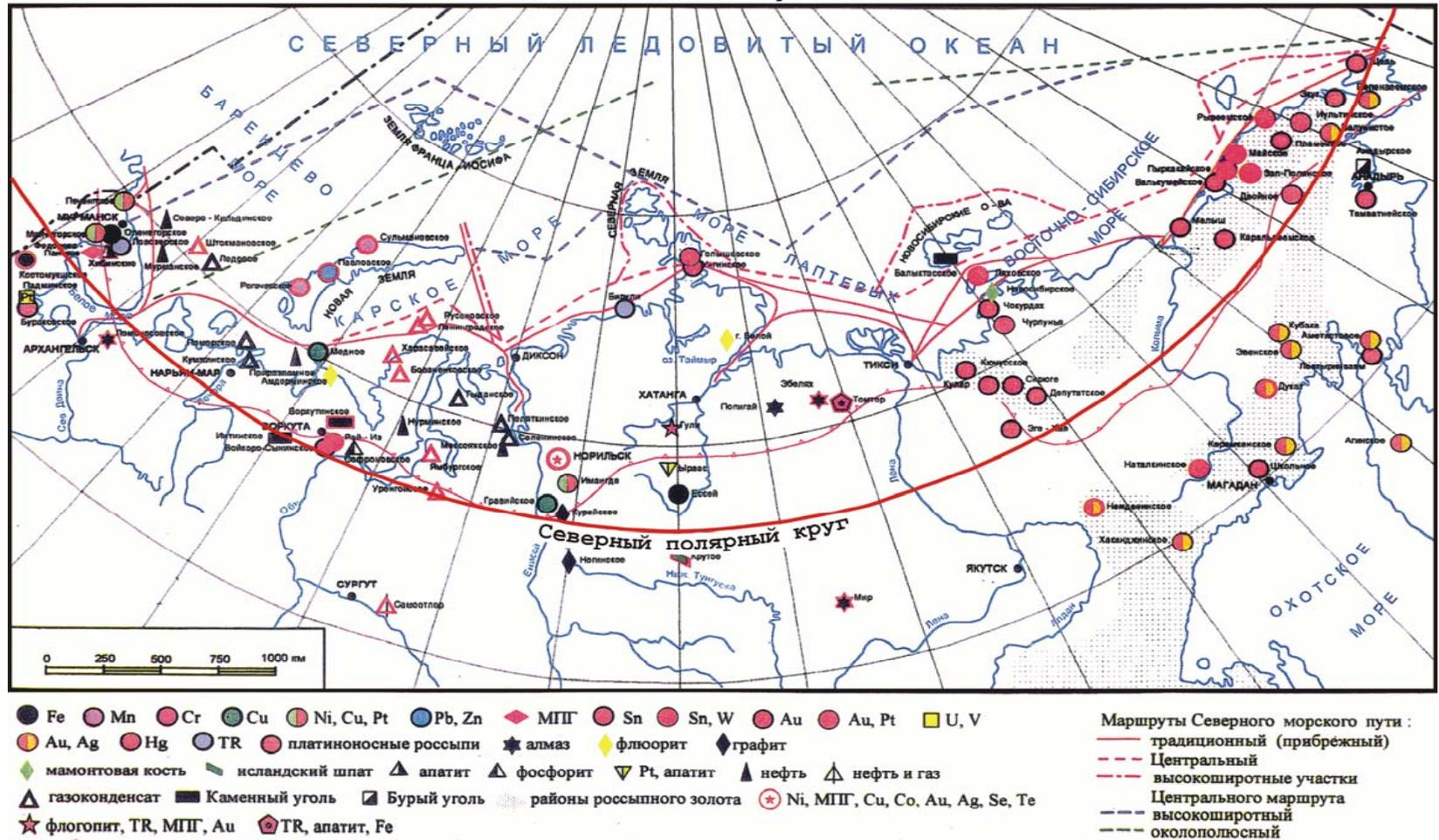


Рис. 1. Размещение крупных и уникальных месторождений в Российской Арктике

Источник: Арктика на пороге третьего тысячелетия. – Санкт-Петербург: Наука, 2004, с. 104.

В чем основной экономический интерес к северным территориям сегодня? Минерально-сырьевые ресурсы региона (рис. 1). «Наша главная задача – превратить Арктику в ресурсную базу России XXI века. Это наша обязанность, просто наш прямой долг перед потомками» (Президент РФ Д. Медведев)¹.

Насколько сложна эта задача? Что говорят эксперты? По словам академика Н.Л. Добрецова, «Освоение минеральных ресурсов Арктики будет не менее сложным, чем освоение космоса» в части затрат. А вот мнение академика В.В. Ивантера: «Себестоимость добычи нефти в РФ, даже с учетом транспорта, – 12–15 долларов за баррель. Так что с точки зрения текущего производства – это не драма. Это проблема инвестиционного выбора. Если цена нефти 40 долларов, значит никакой Арктики разбуривать не надо. И что делать со Штокманом - тоже неясно».

Межстрановые проекты

Китай. Китай в период экономического кризиса почувствовал свою силу. Доля Китая в мировом ВВП существенно выросла. Его экономика росла, в то время как Запад и Россия «падали». Он обладает огромными инвестиционными и трудовыми ресурсами.

Вот несколько фрагментов российско-китайского сотрудничества в настоящее время.

■ Доля продукции отечественного машиностроения в российском экспорте в КНР сократилась до 1%. В то время как в китайском экспорте в РФ удельный вес продукции машиностроения и электронной промышленности за 20 лет приблизился к 50% (начавшись практически с нуля).

■ КНР объективно заинтересована только в трех видах российского сырья: нефти (здесь сегодня центральное место принадлежит нефтепроводу Восточная Сибирь – Тихий океан), газе, древесине. Кроме того, Китай по разным причинам испытывает острую потребность в алюминии.

■ Определенный интерес КНР начинает проявлять к российскому углю (с начала 2010 г. в страну поставлено около 80 млн т угля из разных стран). Своя добыча – 1,3 млрд т.

Каковы перспективы российско-китайского сотрудничества?

Δ Китай планирует предоставить России целевой кредит в 6 млрд долл. на развитие угольных месторождений и дорожное строительство. Кредит будет предоставлен под гарантии поставок российского угля в Китай. В течение первых 25 лет – не менее 15 млн т в год, а впоследствии – не менее 20 млн т. Главным образом речь идет об угольной отрасли Приамурья².

Δ Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и северо-востока Китайской Народной Республики (2009–2018 гг.)³: планируется осуществить более 200 проектов. Области сотрудничества:

– обустройство пунктов пропуска, строительство и реконструкция приграничной инфраструктуры;

¹ Экономика и жизнь, 2010, № 15, с. 19.

² Российская газета, 2010, 3 сентября.

³ Программа утверждена в ходе встречи Президента Российской Федерации Д. Медведева с Председателем Китайской народной республики Ху Цзиньтао 23 сентября 2009 г.

- сотрудничество в сфере транспорта;
- развитие зон сотрудничества;
- укрепление российско-китайского сотрудничества в сфере трудовой деятельности;
- сотрудничество в сфере туризма;
- ключевые проекты регионального сотрудничества;
- сотрудничество в гуманитарной сфере;
- межрегиональное сотрудничество в области охраны окружающей среды.

Значительная часть производственных проектов данной программы относится к сфере освоения российских минерально-сырьевых ресурсов и к отечественным отраслям лесопереработки. Позиция Минрегиона РФ в связи с этим следующая: «Пока к добыче сырья не будут привязаны перерабатывающие предприятия на нашей территории, для нас это будет стратегически невыгодно. Мы свою позицию отстаивали. В результате китайцы вынуждены были пойти нам навстречу. Мы обменялись проектами (их порядка сотни), которые предполагают создание предприятий по генерации электроэнергии, переработке леса, угля, по машиностроению»¹. (Но есть и другие точки зрения.)

Европейский союз. Российские власти сформулировали свое видение совместной программы с ЕС «Партнерство для модернизации». Идея разработки и реализации такого плана преодоления технологической и инновационной отсталости России впервые обсуждалась Дмитрием Медведевым и главой Еврокомиссии Жозе Мануэлом Баррозу в ноябре 2009 г. на стокгольмском саммите РФ-ЕС. Затем Брюссель оперативно подготовил и передал российским партнерам перечень принципов (всего десять), на которых, с точки зрения европейцев, могло бы основываться взаимодействие с Москвой. Среди таких принципов назывались:

- ◆ верховенство права;
- ◆ создание диверсифицированной конкурентоспособной экономики;
- ◆ укрепление сотрудничества в области науки и исследований;
- ◆ увеличение прямых инвестиций;
- ◆ интеграция рынков;
- ◆ присоединение России к глобальной политике укрепления торговли;
- ◆ укрепление контактов между людьми.

Проект Минэкономики предусматривает сотрудничество ЕС и России практически во всех сферах, включая космос, медицину, навигационные технологии, программирование, производство современного промышленного оборудования вплоть до двигателей².

¹ Из интервью главы Минрегиона РФ В. Басаргина (Российская газета, 2009, 11 ноября).

² Коммерсантъ, 2010, 1 апреля.

Проблемы транспортной инфраструктуры Сибири

В 1890 г. А.П. Чехов добирался из Москвы в Александровск (Сахалин) за 77 суток (рис. 2). Появление через 10 лет Транссиба положение радикально изменило. Поездка по железной дороге, вместо тарантаса и парохода, сократила время в пути до Сахалина (в царской России) сразу до 10 суток. Появление на маршруте поршневой авиации (в довоенные годы) довело время (с посадками) от Москвы до Сахалина до 60 часов¹, а реактивной – до 0,5 суток. Последнее было достигнуто через 70 лет после поездки великого русского писателя. От лошади до авиации!

Критерии скорости (времени) и цены доставки грузов и пассажиров остаются определяющими. Фактор мобильности – это тоже модернизация. А ведь опережающее развитие транспортной инфраструктуры, равно как и энергетики, – необходимое условие развития территории. Особенно такой, как Сибирь. Этот тезис всегда был центральным в документах, обосновывающих формирование производительных сил мегарегиона в среднесрочной и долгосрочной перспективе. В то же время за последние 20 лет реализация крупных транспортных проектов была скорее исключением, чем правилом (особенно за Уралом).

Какие транспортные проекты уже реализованы или начаты строительством в европейской части РФ? По масштабам среди первых – транспортные проекты: из Петербурга в Москву, из Нижнего Новгорода в Москву, из Минска в Москву и т.д. Их цель – сократить время в пути примерно в 1,5–2 раза (до 3,5–4 часов при скорости до 150 км в час). Идет работа по маршруту Москва – Казань. Кардинальным образом меняется инфраструктура Южного федерального округа.

А что будет, если по маршруту А.П. Чехова ударить автопробегом сейчас? Более двух недель. Всего в 4–5 раз меньше, чем 120 лет назад. При этом более 80% времени займет дорога за Уралом. Проехав в сентябре 2010 г. по «свежесданному» участку федеральной трассы Владивосток – Москва (участок Хабаровск – Чита), премьер В.В. Путин сказал, что это "хорошая проселочная дорога, но, по сути, там нужно строить новую"².

Полпред Президента в Дальневосточном округе В.Ишаев ознакомил Д. Медведева с идеей разработки стратегии развития Дальнего Востока на период до 2050 г. Одной из составляющих развития макрорегиона до 2050 г. должна стать модернизация Байкало-Амурской магистрали. Под развитием зоны БАМ понимается строительство и новой железнодорожной ветки, и подъездных путей, и ответвлений к месторождениям, и развитие инфраструктуры морских портов. По оценке НИИ развития железной дороги, с учетом перехода магистрали на электрическую тягу в ценах 2008 г. реконструкция потребует порядка 400 млрд руб.

Органы исполнительной власти регионов Дальнего Востока и Сибири, в свою очередь, должны разработать региональные программы комплексного развития территорий в зоне БАМ и представить перечень инвестиционных проектов, реализуемых и планируемых к реализации на территориях, по которым проходит железнодорожная магистраль³.

¹ В 1931 г. открыли пассажирское авиасообщение по маршруту Новосибирск – Москва. Время полета от Новосибирска до Москвы составляло 20 часов. Рейсы осуществляли 9 самолетов АНТ-9.

² Экономика и жизнь, 2010, № 35, с. 14.

³ Коммерсантъ, 2010, 30 марта.



Время в пути:

19 апреля	Москва - Ярославль	на поезде (год постройки - 1870)
20-27 апреля	Ярославль - Пермь	на пароходе
27 апреля - 2 мая	Пермь - Екатеринбург	на поезде (год постройки 1878)
2-3 мая	Екатеринбург - Тюмень	на поезде (год постройки - 1885)
3 мая - 20 июня	Тюмень - (Томск) - (Иркутск) - Сретенск	на тарантасе
20 июня - 5 июля	Сретенск - (Благовещенск) - (Хабаровск) - Николаевск-на-Амуре	на пароходе по Шилке и Амуру

ИТОГО: 77 суток в дороге до Сахалина

Рис. 2. Генезис транспортной системы: маршрут чеховского путешествия на Сахалин (1890 г.)

Северный морской путь

Стратегические интересы России требуют возродить Северный морской путь. В Минэкономразвития озвучили информацию о планируемых объемах добычи углеводородов на арктическом шельфе, пока в основном в Баренцевом море. В восточной части моря можно будет добывать 640–680 млн т условного топлива, на Баренцево-Печорском месторождении – 350–380 млн т до 2020 г. Экспорт российской нефти через Арктику к 2014 г. может составить 18 млн т. Сейчас через Арктику транспортируется не более 600 тыс. т нефти в год.

Эти цифры заставляют задуматься о том, готова ли северная транспортная инфраструктура РФ для вывоза таких объемов. Речь идет о превращении российского Северного морского пути (а это единственная водная магистраль в Арктике) в международный транспортный коридор. Разработана концепция развития трассы, определены перспективы морских грузоперевозок. На трассе предполагается эксплуатировать около 100 судов ледового класса, в основном танкеров, и 11 линейных ледоколов.

Уже сейчас к этой арктической трассе проявляют интерес японские, китайские и корейские судовладельцы¹. Прогнозируемое потепление климата значимость Северного морского пути как транзитной транспортной артерии существенно повысит.

Задачи, которые ставит перед собой развитый мир

В апреле 2009 г. на встрече G20 ЕС и США взяли на себя обязательства сократить выбросы парниковых газов на 80% к 2050 г. Это предполагает сокращение потребления ископаемого топлива в пять раз от сегодняшнего уровня и максимальное увеличение доли возобновляемой энергетики. Для этого, кроме уже действующего квотирования промышленных выбросов углекислого газа, предполагается введение углеводородного налога. Это, по мнению авторов идеи, должно стимулировать разработку новых технологий и сделать конкурентоспособной альтернативную энергетику².

Таким образом, долгосрочный рост экономики будет происходить в результате новых трендов (рис. 3). Определяющую роль сыграют совершенно иные факторы, такие как состояние с демографией; развитие образования, науки, культуры; качественная инфраструктура и окружающая среда³. Возможна смена парадигмы межстрановых и межрегиональных экономических отношений. Главной идеей здесь может стать "поиск взаимовыгодных компромиссов", а не обязательно конкуренция (конкурентная борьба). Области компромиссов могут быть "ценообразование", "территориальная политика" и т.п.

¹ Экономика и жизнь, 2010, № 15, с. 19.

² Коммерсантъ, 2010, 18 марта.

³ Эксперт, 2010, № 21, с. 26.



Рис. 3. Атрибуты модернизированной экономики (реальные ориентиры для России)

¹ По оценкам британских экспертов, в последние десятилетия доходы от экспорта музыки в Англии превысили доходы от экспорта машино- и автомобилестроения вместе взятых.

Десять программных тезисов Президента РФ Д. Медведева, согласно которым будет развиваться Россия.

Первое. Мы хотим, чтобы в нашей стране талантливые люди получали все возможности для самореализации.

Второй тезис связан с возможностью граждан страны получать всю необходимую информацию, обеспечивая тем самым развитие свободы слова.

Третье. Еще одна важная тема связана с защитой права собственности.

Четвертое. Россия должна стать одним из лидеров инновационного развития, благодаря которому огромное количество рабочих мест будет создаваться в высокотехнологичных отраслях и сфере услуг.

Пятое. России нужна сильная финансовая система, дающая ресурсы для модернизации.

Шестой тезис Президента касается очень важной задачи – сохранения здоровья нации.

Седьмой тезис – демократический. Россия прошла непростой и очень быстрый для себя путь, но ее политическая система по-прежнему находится в развитии.

Восьмое. Россия – это такая страна, которая стремится к стабильности.

Девятый и десятый тезисы – внешнеполитические: "Россия и дальше будет делать все, чтобы оставаться предсказуемым международным партнером"¹.

«Гибкость и адаптивность – те слова, которые стали популярнее "стабильности" и "предсказуемости", – заявил Медведев. – Это не всех радует, но изменения будут продолжаться. Мы уже не вернемся назад – к прежнему порядку и прежним моделям развития. В течение ближайших десятилетий Россия должна стать страной, где благополучие и высокое качество жизни граждан обеспечивается не столько за счет сырьевых источников, сколько инновационными ресурсами»².

¹ Российская газета, 2010, 25 июня.

² Российская газета, 2010, 21 июня.