

УДК 338:91  
ББК 65.049(2Р)-5  
В 78

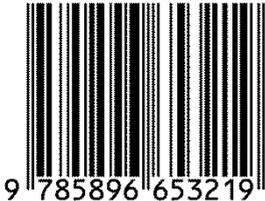
**В 78 Восток России: проблемы освоения – преодоления пространства** / под ред. В.А. Крюкова и В.В. Кулешова. – Новосибирск: Издательство ИЭОПП СО РАН, 2017. – 484 с.

ISBN 978-5-89665-321-9

Настоящий сборник освещает актуальные проблемы развития экономики и социальной сферы Востока России. Особое внимание авторы уделяют вопросам трансграничного сотрудничества России со странами Северо-Восточной Азии. К числу ключевых отнесено решение проблемы встраивания экономики восточных регионов России в интегрированные цепочки создания добавленной стоимости. Реализуемая в настоящее время политика, ориентированная на создание территории опережающего развития, является важным, но, тем не менее, начальным шагом в данном направлении.

Материалы книги представляют интерес для специалистов по проблемам экономического развития России и, в особенности, ее Восточных регионов.

ISBN 978-5-89665-321-9



УДК 338:91  
ББК 65.049(2Р)-5  
В 78

© ИЭОПП СО РАН, 2017 г.  
© ЭКО, 2014–2017 гг.

## РАЗДЕЛ II. Развитие территории

### ПУТИ-ДОРОГИ<sup>1</sup>

*В.А. КРЮКОВ, доктор экономических наук,  
чл.-корр. РАН, директор, ИЭОПП СО РАН*

Нет нужды убеждать и доказывать, что пути-дороги бывают разные. К сожалению, эту очевидную истину нам приходится повторять вновь и вновь и ощущать на себе глубину и последствия непонимания (или нежелания понять) разной роли разных дорог в разное время и в отличающихся исторических обстоятельствах.

Самый простой и понятный случай – когда дороги помогают преодолевать расстояния и соединяют территории, где потребность в усилении и интенсификации экономических и гуманитарных связей давно стала очевидной. Растут потоки грузов и пассажиров, надо лишь создавать условия для их дальнейшего расширения. В этом случае не так сложно оценить все экономические параметры – не только инвестиции, но и тарифы, сроки возврата затраченных средств, а также определить те будущие выгоды, которые получают участники и реципиенты данного проекта.

Гораздо сложнее ситуация, когда создаваемые дороги обещают быть привлекательными в будущем, а от их развития зависит освоение колоссальных пространств. В этом случае можно пойти либо по «американскому пути» – когда люди, прокладывающие дороги, делают это так, как им подсказывают их интуиция и понимание выгоды и целесообразности (при этом территорий, где это можно делать, в мире почти не осталось); либо по «российскому пути»: дорожные проекты реализуются там и так, как это вытекает из логики освоения пространства государством на определенном этапе его развития.

---

<sup>1</sup> № 1 2016.

В последнем, более сложном случае, чисто экономический подход к оценке и классическое экономическое обоснование подобных проектов почти не работают. При реализации возникают значительные положительные экстерналии – эффекты и последствия, которые трудно формализуются и зачастую многократно превышают ожидания на начальном этапе.

В запуске подобных проектов велика роль предвидения перспектив развития приближаемых (в результате их реализации) территорий. Предвидение, в свою очередь, базируется на знаниях, и способны на него те личности, которые принимают «вызовы времени» и дают на них своевременные ответы. Трудно было ожидать, например, всех тех экономических и политических последствий, которые вызвало сооружение Великой Сибирской железной дороги<sup>1</sup>. Во многом именно понимание тех возможностей, которые создавало ее сооружение (в сочетании с меняющейся геополитической ситуацией) обусловило ускоренное строительство этой дороги. В то же время геополитическая составляющая на определенном этапе реализации данного проекта «взяла верх» – стала ускоренно развиваться Китайская Восточная железная дорога (КВЖД). Вопросы экономического развития востока России в то время имели более низкий приоритет.

Данный исторический экскурс злободневен, как, пожалуй, никогда ранее. Россия предпринимает пока безуспешные попытки завершения «ранее начатого». А именно – транспортного освоения востока России, превращения системы «Транссиб – Байкало-Амурская магистраль» в современную транспортную артерию (в том числе и транзитную).

Опыт Китая, включая реализацию крупных транспортных и инфраструктурных проектов, со всей очевидностью показывает, насколько ущербным является подход, основанный лишь на текущей коммерческой целесообразности и при пассивном участии государства. Увы, опыт ОАО «РЖД» последних лет является ярким тому подтверждением. Поспешное реформирование условий и рамок функционирования созданной ранее инфраструктуры на востоке России не улучшило ситуацию – не только с точки зрения

---

<sup>1</sup> Сибирь и Великая Сибирская железная дорога // Министерство финансов. Департамент торговли и мануфактуры. – С.-Петербург: Типография И.А. Ефрона. Прачешный переулоч № 6, 1896. – 283 с. Первое издание данной книги в 1893 г. было осуществлено «по поводу Всемирной Колумбовой выставки в Чикаго».

ее интеграции в систему международных транспортных потоков, но и позиций транспортного обеспечения развития экономики региона.

В этих условиях формирование схем кооперации отечественной железнодорожной сети с системой международных транспортных потоков значительно усложняется и ставит Россию в весьма сложное положение.

Без формирования современной экономики на востоке России, привлекательных условий для жизни и деятельности людей – наряду с развитием современной транспортной инфраструктуры – говорить о роли и значении транзитных международных путей практически бессмысленно. Тем, кто заинтересован, умеет и полон желаний сделать восток России «будущим драйвером российской экономики», нужен не столько гектар земли, сколько доверие и поддержка их усилий.

Россия остро нуждается в скорейшем формировании и претворении в жизнь своей новой «восточной модели» развития, основанной не на патернализме и исключительности, а на реальной деятельности реальных людей и поступательном развитии инфраструктуры. Преодолевать пространство помогают современные «пути-дороги» и люди, понимающие, как их лучше использовать.