ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО НАУЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
БЮДЖЕТНОЕУЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И ОРГАНИЗАЦИИ
ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА
СИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК
ВСЕРОССИЙСКИЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ «ЭКО»

ВОСТОК РОССИИ:
ПРОБЛЕМЫ ОСВОЕНИЯ –
ПРЕОДОЛЕНИЯ ПРОСТРАНСТВА

Под редакцией:
академика РАН В.В. Кулешова,
члена-корреспондента РАН В.А. Крюкова

Новосибирск
2017

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.



УДК 338:91
ББК 65.049(2Р)-5
В 78

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

СОДЕРЖАНИЕ

От научных редакторов 5

Раздел I. Государственная политика 8

Дальний Восток в системе экономических связей страны 8
Российский Дальний Восток: экономические фобии и геополитические амбиции 12
Новации в государственной политике 34
Об азиатском векторе развития России 50
Современные стратегические инициативы и уроки истории 62
Развитие в условиях новой экономической ситуации в мире 78
Новая модель роста Дальнего Востока 94

Раздел II. Развитие территории 104

Пути-дороги 104
Сценарии развития и конкурентоспособность экономики российского Дальнего Востока 107
Территории опережающего развития: новый инструмент региональной экономической политики 117
Позиционирование приграничных районов Дальнего Востока России в экономической и социальной структуре региона: происходящие перемены 134
Ключевые механизмы новой модели развития Дальнего Востока и их влияние на роль минерального сектора в экономике региона 150
Свободный порт Владивосток – за и против 161
Транссиб и БАМ: системный взгляд на проблему повышения конкурентоспособности 182
Транспортная инфраструктура Дальнего Востока: изменение условий для предприятий 202
Восточное приграничье России: альтернативы сельского развития 220

Раздел III. Человеческий капитал 234

Растущая периферия 234
Производительность труда в приграничных регионах Сибири и Дальнего Востока 237

Политика наращивания человеческого капитала Сибири и Дальнего Востока 253
Динамика численности возрастных групп занятых в южных регионах Дальнего Востока России 264
Качество жизни на Дальнем Востоке: вектор движения 271

Раздел IV. Новый Шелковый путь 282

Где прольется дождь? 282
Реализация проекта Шелкового пути: новые стимулы и механизмы для развития минерального сектора экономики 286
Новый Шелковый путь: возможности и угрозы для транспортного комплекса Дальнего Востока России 298
Транссиб и Шелковый путь: глобальная инфраструктура и региональное развитие 310
Экономический пояс Шелкового пути: есть ли возможности для развития биоресурсного сектора Дальнего Востока? 325
Перспективы «зеленого» роста на востоке России и Новый Шелковый путь 343

Раздел V. Зарубежное сотрудничество 359

Взгляд на проблемы Дальнего Востока из стран ЮВА или «зазеркальное отражение» 359
Китайский фактор на новом этапе развития восточных регионов России 363
«Экологическая цивилизация» Китая: новые вызовы или новые перспективы для России? 374
Транспортные взаимодействия России и Китая: Дальний Восток 395
Энергетическая сфера Азии: экспорт электроэнергии из России в Китай 411
Лесной комплекс Дальнего Востока: реалии и возможности российско-китайского взаимодействия 421
Российско-китайское сотрудничество в сельском хозяйстве 437
Восточный вектор – в основе проекты на основе взаимной выгоды 458

От научных редакторов

Предлагаемая вниманию читателя книга является результатом работы и дум исследователей, занимающихся вопросами экономического и социального развития России. Все материалы, вошедшие в данный сборник (за исключением одного), опубликованы на страницах Всероссийского экономического журнала «ЭКО» на протяжении последних 3–4 лет.

Цель объединения статей специалистов из городов России и других стран (Китая, Республики Корея, Японии) в рамках одного сборника – показать всю сложность и динамичность процессов социально-экономического развития на Востоке России.

Начиная с известной работы И.С. Левитова (Желтороссия как буферная колония. – С.-Пб.: Типография Берштейна. – 1905. – 120 с.), в научной и практической аудиториях с различной интенсивностью в разные исторические промежутки времени идет обсуждение путей и направлений социально-экономического развития Востока страны. К числу важнейших проблем, несомненно, относится решение «проблемы пространства» – как его преодолеть, как обеспечить взаимодействие экономики России с экономикой ее Востока в таких формах, которые способствовали бы формированию общего синергетического эффекта. Если ранее предполагалось искать решение преимущественно на пути формирования, усиления и развития внутриэкономических связей Запада и Востока страны (в рамках «единого народнохозяйственного комплекса»), то сейчас во все большей степени рассматриваются также возможности и подходы, связанные с развитием интенсивного трансграничного сотрудничества со странами (и их близко расположеннными регионами) Северо-Восточной Азии.

Наиболее сложная экономическая проблема, которая возникает при этом, связана с распределением эффектов (экономических, экологических, а также социальных), получаемых при освоении природных ресурсов Востока России. Внутренний рынок мал, рынок территорий России к Западу весьма далек и также не столь значителен. В то же время при выходе на рынки стран Северо-Восточной Азии с продукцией относительно малой степени обработки очень сложно обеспечить возратный приток в экономику восточных регионов России необходимых финансовых

ресурсов (к тому же при весьма сложной демографической ситуации в регионе) с тем, чтобы обеспечить их поступательное развитие (прежде всего, инфраструктуры – в первую очередь обеспечивающей комфортное проживание и деятельность населения). К сожалению, такая стратегия имеет все «родимые пятна» «догоняющего» развития.

Те усилия и те шаги, которые в настоящее время предпринимаются правительством России, можно, как нам представляется, отнести к мерам инициирующего характера. Их основной ожидаемый результат – создание условий и предпосылок развития обширного региона в направлении формирования диверсифицированной и социально-ориентированной современной экономики.

Ни авторы, ни инициаторы сборника (ФАНО, ИЭОПП СО РАН, редакция журнала «ЭКО») не претендуют на исчерпывающий и всеобъемлющий характер изложенных соображений и выводов. Мы будем считать свою задачу в какой-то мере выполненной, если предложенные материалы вызовут у читателя раздумья и соображения по поводу того, как и каким образом лучше обустроить экономику и социальную сферу Востока страны в эпоху стремительных изменений и возрастания роли интеллекта и, соответственно, нестандартных подходов и решений.

Научные редакторы:

академик РАН
В.В. Кулешов

член-корреспондент РАН
В.А. Крюков

июль 2017
г. Новосибирск



РАЗДЕЛ I. Государственная политика

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В СИСТЕМЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ СТРАНЫ[1]

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

Независимо от того, какой областью деятельности в определенный исторический промежуток времени занимаются люди разных профессий, очень часто их подходы и оценки удивительным образом совпадают. Особенно это касается людей практических – тех, кто в бизнесе. Ощущение времени и его особенностей у наиболее успешных представителей бизнеса отличается не только обостренностью, но и практичностью (с точки зрения возможностей своего дела).

Об этом невольно думаешь, когда пытаешься осмыслить проблемы и направления развития Дальнего Востока в современной России в контексте длительной предшествующей истории.

Отношение к Дальнему Востоку очень точно и емко отражено в названиях… двух московских ресторанов: «Недальний Восток» и «Страна, которой нет». Идея, скорее всего, состояла в возможности «приближения / переноса» дальневосточной кухни и колорита на московскую почву (благодаря мастерству поваров и современной логистике доставки морепродуктов на большие расстояния без потери качества).

Правильное и прагматичное сочетание кулинарной концепции этих ресторанов (дальневосточная кухня и кухни народов бывшего СССР), а также политики в области набора персонала (представители разных народов и этносов), современного менеджмента, позволило создать в этих ресторанах уникальную атмосферу, а проекты оказались более чем успешными.

[1] №4 2017.

К сожалению, реальная современная экономическая политика России на Дальнем Востоке далеко не столь успешна. Дальний Восток является «недальним» в том смысле, что предлагаемые шаги и меры по его развитию во многом повторяют непоследовательную и весьма противоречивую общую экономическую политику страны.

Как отмечают П.А. Минакир и О.М. Прокапало, «современный “разворот на Восток” на деле отражает обострение потребности в усилении геополитического и геоэкономического вектора в условиях, когда исчерпаны возможности экстенсивного наращивания экспортных доходов на европейских рынках». При этом предложения по приближению Дальнего Востока (превращению его в «недальний» – и для страны, и для жителей данной территории) в значительной мере исходят из политических и экономических реалий «страны, которой нет».

«Страна, которой нет», характеризовалась целым рядом уникальных свойств и особенностей – от системы централизованного планирования и управления до возможностей получения колоссальной ресурсной ренты (которая в современных условиях возможна не везде и менее значительна по размеру, к тому же связана с опережающим формированием и развитием соответствующих институциональных условий и разработкой современных технологий) до финансовых возможностей «полного патроната со стороны государства» (у современной России они также более чем скромные).

В этой ситуации важны не только оценка экономического потенциала и возможностей страны с точки зрения реализации амбициозных целей и задач, но и адекватная оценка роли и места в этом процессе основных его участников. Здесь вновь наблюдается уже отмеченный феномен «страны, которой нет»: «Закрытость и непрозрачность бизнеса на Дальнем Востоке усугубили крупные российские корпорации, которые поглощают акционерные общества и превращают их в зависимые структуры» (статья Д.А. Изотова).

Ориентация на воображаемую экономическую действительность («страну, которой нет») приводит к тому, что цели территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) и «Свободного порта Владивосток» сформулированы противоречиво и мало корреспондируют с тем, что понятно потенциальным инвесторам и доказало свою жизнеспособность во многих странах мира.

Превращение Дальнего Востока в «Недальний Восток», вполне очевидно, связано с целым рядом обстоятельств. Среди них:

- отказ от образа «страны, которой нет» – появились новые экономические и геополитические реалии, в рамках которых необходимо принимать решения по развитию экономики и социальной сферы уникальной территории;
- важнейший актив «страны, которой нет» – люди и возможность синергии умений, навыков и культурных особенностей россиян и народов Дальнего Востока, а также сопредельных стран;
- понимание и учет реальных экономических процессов, идущих в регионе: «объективно возникает рациональное разделение сфер инвестирования – государственные средства концентрируются в инфраструктурном сегменте, а частные – в сегменте добычи и экспорта природных ресурсов» (статья П.А. Минакира и О.М. Прокапало);
- вовлечение в процесс подготовки и принятия решений объединений предпринимателей и научно-профессиональных сообществ.

Абсолютно неправомерно (и непродуктивно – с экономической и политической точек зрения) связывать решение проблем Дальнего Востока только с поиском путей получения ресурсной ренты для страны в целом. Такой подход еще больше отдаляет Дальний Восток и делает невозможным превращение его в «недальний» в сколь-нибудь обозримой перспективе.

Опыт стран со значительным природно-ресурсным потенциалом (а, следовательно, и возможностями получения весомых рентных доходов) со всей очевидностью показывает, что анклавные решения не способствуют формированию современной высокотехнологичной и динамичной экономики. Ее развитию в большей степени соответствуют кооперационные связи и встраивание в трансрегиональные и транснациональные цепочки создания высокотехнологичной продукции. Движение по этому пути невозможно без участия всех тех, «кто могли содействовать экономическому развитию края и не требовали от правительства дополнительных усилий» (статья А.Н. Демьяненко и Л.А. Дятловой).

Не исключено, что разработчикам и авторам концептуальных документов по развитию Дальнего Востока для начала нелишне более детально ознакомиться с опытом работы упомянутых мос-

ковских ресторанов*, тем более что для этого не потребуются бюджетные средства на дальние поездки.

Кооперация и синергия национальных черт и особенностей обеспечили этим проектам успех. В то время как изоляция, регламентация и привилегии для немногих ведут к обратному результату – необходимости все новых и новых льгот и преференций, а также все большему прямому участию государства. Дальний Восток имеет все основания стать «Недальним Востоком» только в рамках эффективной национальной экономики, обращенной как на Запад, так и на Восток.

* URL: http://novikovgroup.ru

РОССИЙСКИЙ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФОБИИ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ АМБИЦИИ[1]

***П.А. МИНАКИР**, доктор экономических наук, академик РАН*
***О.М. ПРОКАПАЛО,** доктор экономических наук, директор, Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск*

Феномен «начала истории»

Последние 15 лет для российского Дальнего Востока проходили под знаком «неусыпной заботы» средств массовой информации, огромного числа экспертов – «региональщиков» и управленцев всех рангов о развитии региона, который якобы сталкивается со страшными не только для него, но и будущего всей России угрозами. В их числе – «забвение региона центром», перспектива сепаратизма, «китайская экспансия», обезлюдевание, примитивизация экономики и т.д.

Впервые в новейшей истории тезис о необходимости «спасать» Дальний Восток от всех этих угроз был озвучен в 2001 г. в Благовещенске Президентом РФ В.В. Путиным. Далее события стали развиваться быстро. В 2002 г. была принята очередная государственная программа развития региона. В 2008–2012 гг. огромные государственные средства вложены в подготовку и проведение во Владивостоке саммита АТЭС, в 2009 г. было создано Министерство по развитию Дальнего Востока, в 2012 г. полномочный представитель Президента РФ на Дальнем Востоке был назначен одновременно вице-премьером Правительства РФ, в 2015–2016 гг. были приняты федеральные законы о «новой экономической политике» на Дальнем Востоке (ТОРы, свободный порт Владивосток, «дальневосточный гектар»), введены новые меры стимулирования (транспортные субсидии, выравнивание энерготарифов).

Все это создало иллюзию о том, что история развития Дальнего Востока началась только сейчас, а прошлое было хаотичным нагромождением заблуждений, неудач, провалов, с последствиями которых и призван бороться провозглашенный в 2013 г. «национальный приоритет на весь 21-й век»[1].

[1] №4 2017.

В действительности же экономическая и политическая история Дальнего Востока[1] началась в середине XVII в., когда Россия вышла к Охотскому морю. Создание в 1647 г. Охотского острога завершило 60-летнюю историю движения через всю Северную Азию [2. P. 21]. Но только после включения (1858 г.) Северного Приамурья и (1859 г.) Уссурийского края в состав Российской империи началась системная деятельность по экономическому освоению региона и геополитической капитализации Тихоокеанского статуса России.

С момента присоединения южной части Дальнего Востока к России экономическая колонизация самого региона и формирование восточного вектора военно-геополитических намерений страны являлись двумя сторонами одной медали: на первый план выходила то одна, то другая.

И современный «разворот на Восток» на деле отражает обострение потребности в усилении восточного геополитического и геоэкономического вектора в условиях, когда исчерпаны возможности экстенсивного наращивания экспортных доходов на европейских рынках, а новых возможностей для извлечения внешнеторговой ренты так и не появилось.

При этом усиленно культивируемое в обыденном сознании представление, что Дальний Восток – полупустынная или пустынная территория (в экономическом смысле), совершенно не соответствует действительности. За 150 лет в регионе возник развитый экономический и социальный комплексы. Да, в 1990-е годы регион потерял значительную часть экономического потенциала и населения. Но это произошло и в других регионах страны. Да, состояние его инфраструктуры, которая, как и экономика, была ориентирована на решение военно-политических задач, требует значительной модернизации и развития, чтобы соответствовать новым запросом, продиктованным геоэкономической политикой. Именно такая инфраструктурная модернизация происходила в регионе последние 10 лет. Но достаточна ли она для запуска генерации социального и экономического развития в регионе? Может ли поддерживаться экономическое и социальное развитие на Дальнем Востоке без «чрезвычайных» институциональных и финансовых режимов?

[1] В научно-экспертном сообществе среди как географов, так и экономистов-пространственников, на этот счет существуют иные воззрения.

Институционально-экономический цикл

За 160-летний период колонизации и развития социальной и экономической среды на Дальнем Востоке вполне обозначилась своеобразная цикличность подходов и инструментов регионального развития как в области соотношения «центр – периферия», так и в сфере «геополитика – геоэкономика». Без претензии на точность хронологии можно выделить чередование периодов как централизованного контроля и обеспечения ресурсами развития, так и относительной автономизации в определении целей и задач развития, а также формирования экономических ресурсов [3. С. 211–246] (табл. 1).

Таблица 1

Циклы регионального развития и управления на Дальнем Востоке

Период	Основной источник ресурсов развития	Целевая установка
1860–1917 гг.	Государственный центр	Заселение региона. Создание экономической базы выхода в АТР и установление военно-политического контроля России в Северо-Восточной Азии
1922–1930 гг.	Внутрирегиональная генерация и доходы от экспорта	Восстановление экономики региона
1930–1945 гг.	Государственный центр	Создание военно-промышленной базы
1946–1960 гг.	Внутрирегиональная генерация	Поддержание экономической и социальной среды в регионе
1960–1990 гг.	Государственный центр и иностранные заимствования	Развитие военно-промышленной базы и создание национальной экспортной базы
1991–2002 гг.	Внутрирегиональная генерация, иностранные инвестиции и доходы от экспорта	Поддержание созданного социально-экономического комплекса
2002–2016 гг.	Комбинация внутрирегиональных и централизованных источников	Создание инфраструктурного коридора для национального сырьевого экспорта, создание положительного имиджа России в Тихоокеанском регионе

Фактически история управления развитием Дальнего Востока распадается на два больших периода.

Первые почти 60 лет – последовательная, управляемая и финансируемая государством политика наращивания военного, экономического присутствия на Тихоокеанском побережье и заселения региона с целью обеспечения геополитического доминирования России на Тихом океане. Вновь присоединенные земли были в экономическом и демографическом смысле пустынны. В 1861 г. были введены специальные существенные льготы для переселенцев из Сибири и Европейской России: выделение надела в 100 десятин на семью с рассрочкой выкупа на 20 лет, освобождение от податей и рекрутской повинности на 20 лет, право на покупку земли по цене 3 руб. за десятину, свободное учреждение фабрик и заводов и введение свободной торговли на всей территории генерал-губернаторства. Результат был впечатляющий – к 1880 г. на Дальний Восток переселилось более 500 тыс. чел. [4. С. 40]. Тогда же (по примеру освоения Австралии Англией) началось перемещение на Дальний Восток заключенных. Чтобы преодолеть географическую и транспортную оторванность от Европейской России, в 1860 г. морским портам Приморской области предоставили право свободной торговли иностранными товарами.

С 1880-х годов Россия вступила в индустриальную гонку, и отечественный капитал требовал новых рынков сбыта. Возникла необходимость создания мощной военно-экономической базы на Дальнем Востоке для защиты российских интересов. И с 1981 г. были введены новые льготы по переселению на Дальний Восток, в частности обязательство государства в течение пяти лет частично возмещать расходы переселенцев из казны. С 1891 г. началось строительство Уссурийской железной дороги, что увеличило внутренний потребительский и производственный спрос. К 1896 г. численность населения Приамурского генерал-губернаторства превысила 1 млн чел. [5. С. 137]. Новый импульс дало переселение в регион крестьян из Европейской России как отклик на столыпинские реформы. Вплоть до первой мировой войны регион быстро и успешно развивался.

После окончания Гражданской войны и вплоть до 1930 г. центр не мог чем-либо помочь региону, который функционировал в режиме относительной автономизации. Все ресурсы концентрировались в наиболее эффективных на то время отраслях (лесная, рыбная, золотодобывающая, угольная) [6. С. 12]. По-прежнему

основным рынком для них являлась Северо-Восточная Азия, и доходы от внешней торговли играли заметную роль в формировании фондов накопления и потребления в регионе. Попытки привлечения иностранного капитала через концессии в проекты по восстановлению экономики региона не удались: их предметом были те же эффективные отрасли, на которые ориентировались и местные ресурсы. Возникла неявная конкуренция, к которой добавились идеологические опасения Центра, что привело к быстрому сворачиванию концессий.

Решающую роль сыграла, конечно, бюджетно-финансовая автономия в этот период [5. С. 146], хотя дефицитность бюджета региона составляла около 30% и финансировалась из Центра. К 1928 г. накопленный капитал в экономике Дальнего Востока превысил 1 млрд руб. (более 60% приходилось на промышленность и транспорт). При этом шестая часть всех ресурсов накопления обеспечивалась активным внешнеторговым сальдо. Уже к 1928 г. это позволило практически восстановить предвоенный уровень экономики (табл. 2), которая все еще оставалась при этом аграрной (70% валового продукта региона).

Таблица 2

Экономические индикаторы Дальнего Востока в 1913 г. и 1928 г.

Показатель	1913	1928
Валовая продукция промышленности (цены 1926–1927 гг.), млн руб.	64	61
Добыча, тыс. т:		
уголь	345	1116
нефть	–	26
Производство цемента, тыс. т	–	18
Улов рыбы, тыс. ц	1369	1180
Вывозка древесины, тыс. $м^3$	2900	3450
Грузооборот транспорта, тыс. т	5204	7703

Источник: [7].

С конца 1920-х годов начались откат от НЭПа и создание интегрированного национального комплекса. В этот новый политический зигзаг автономное функционирование Дальнего Востока, конечно, не укладывалось. Кроме того, значительно увеличив-

шиеся масштабы собственно дальневосточной экономики требовали существенно больших затрат ресурсов, что обусловливало более тесную увязку целей и ресурсов регионального развития с общесоюзными.

По инерции в проектировках первого пятилетнего плана для региона ставилась задача всемерного усиления его производственной специализации, что должно было обеспечить увеличение «вывоза в СССР своей продукции за покрытием нормальных потребностей» [8. С. 9]. Однако, во-первых, ход первой пятилетки показал, что ожидания по росту и перестройке экономики региона в рамках прежней схемы ресурсного обеспечения сильно завышены (в 1928–1932 гг. инвестиции составили более 1 млрд руб., что соответствовало всему накопленному к 1928 г. региональному капиталу, но рост промышленного производства вместо запланированных 400% достиг «только» 200%). Во-вторых, резко ухудшилась обстановка на дальневосточных границах в связи с военными приготовлениями Японии и участившимися пограничными конфликтами.

В результате уже в 1930 г. были приняты постановления ВЦИК и Политбюро ЦК ВКП(б) об экономическом развитии Дальнего Востока. Впервые была поставлена задача обеспечить более высокие темпы развития промышленности ради создания «собственной прочной материальной базы» [9. С. 170], автономного в основных производственных и инфраструктурных элементах экономического комплекса, способного обеспечить армию и флот в тылу при масштабном военном конфликте.

С 1932 г. началось массированное перераспределение общесоюзных ресурсов в пользу Дальнего Востока, в экономику которого было инвестировано более 7 млрд руб. (в 6,8 раза больше, чем в предыдущем пятилетии). Основными объектами инвестирования стали не экспортные ресурсные отрасли, а совершенно новые (судостроение, химия, авторемонт, энергетика, нефтепереработка, топливная промышленность, цветная металлургия). Особенно быстро наращивалась транспортная инфраструктура (рост инвестиций за 1928–1932 гг. – 4700% [7]). В результате объем промышленного производства увеличился в 3,35 раза, а в тяжелой промышленности – в 4,3 раза. Дальний Восток превратился из аграрного в супериндустриальный регион с долей промышленности в валовом продукте более 80% [10. С. 87]. Для обеспечения рабочей силой осуществлялась целенаправленная политика переселения, главной состав-

ляющей которой было насильственное перемещение заключенных. По косвенным данным Ллойда, только по морю на Дальний Восток было перевезено более 1 млн чел. [11], столько же, сколько составляло население региона к началу XX в.

В 1938–1942 гг. предполагалось продолжить ускоренное развитие промышленного комплекса Дальнего Востока, выделив более 19 млрд руб. капиталовложений (в 2,7 раза больше, чем во второй пятилетке). Свыше 10 млрд руб. было вложено в регион уже до начала войны. Доля региона в общесоюзных капиталовложениях увеличилась до 7,5%. Начало войны не затормозило развитие экономики. Доля в капиталовложениях даже увеличилась до 7,8%. Значительно возросла добыча золота, вольфрама, молибдена, нефти. Появилась черная металлургия. Численность населения превысила 4 млн чел.

После окончания войны ситуация в экономике Дальнего Востока стала схожей с 1920-ми годами. Ресурсы пришлось переориентировать на восстановление европейских регионов, а военная напряженность, требовавшая создания и наращивания военно-промышленного потенциала, казалось, тоже отпала после победы над Японией и создания КНР. Доля региона в централизованных капиталовложениях снизилась вдвое, хотя абсолютные их объемы оставались большими (нужно было содержать почти 500-тысячную военную группировку и промышленно-военный комплекс). Но в отличие от 1920-х годов, когда ресурсы на 70% формировались внутри региона и за счет доходов от внешней торговли, после войны сокращение возможностей получения централизованных ресурсов не компенсировалось внешнеторговыми доходами, хотя к 1958 г. объем внешнеторгового оборота Дальнего Востока увеличился по сравнению с 1938 г. в 15,5 раза [5. С. 171]. Регион потерял особый институциональный статус, а с ним приоритет в выделении централизованных ресурсов накопления, но и возможность использовать внешнеторговые доходы в качестве такого ресурса. Без этих существенных факторов, которые компенсировали в 1920-х годах «анклавность» региональной экономики, ситуация существенно ухудшилась.

Именно в этот период зародилось представление о нарастающих проблемах в экономике Дальнего Востока из-за нехватки ресурсов для «комплексного развития». С 1920-х годов централизованное планирование основывалось на канонической концепции районирования, в соответствии с которой экономические районы

трактовались как хозяйственные комбинаты, в которых «все отдельные элементы приведены во взаимную связь взаимной обусловленностью самих производственных процессов» [12. С. 130]. Этот подход подразумевал, что экономический район (районный комбинат) должен представлять собой совокупность пропорционально развивающихся на территории отраслей хозяйства (хотя против этого и возражал Н.Н. Колосовский [13. С. 8]).

Конечно, нехватка в 1950-х годах ресурсов для поддержания подобной пропорциональности и формирование экономического барьера на западной границе региона из-за растущей конкуренции со стороны Сибири, а также ограниченность возможностей для использования внешнего рынка породили ряд диспропорций. Приходилось концентрировать ресурсы в отраслях специализации, ограничивая развитие комплексирующих производств и инфраструктуры. Впрочем, даже при наличии ресурсов узость внутреннего рынка исключала формирование «пропорционального комплекса», ориентированного на внутрирегиональное потребление, а из-за повышенных затрат такой комплекс не мог ориентироваться на общесоюзный рынок. Выход заключался в восстановлении элементов модели регионального развития 1920-х годов, когда внешний спрос определял масштабы и структуру экономики Дальнего Востока [5. С. 170]. Такой выход как новую концепцию развития региона предложил В.С. Немчинов [14].

С практической точки зрения речь шла не столько о торговых эффектах, сколько о привлечении инвестиций из-за границы. Собственно торговые эффекты были частично восстановлены в форме прибрежной торговли, которая, правда, имела значение преимущественно для местной промышленности.

Концепция экспортной специализации оказалась востребованной в условиях реформирования советской экономики, в основе которого лежали принципы рыночной эффективности использования экономических, в том числе и пространственных ресурсов. Очень быстро эта концепция конвертировалась в политические решения, открыв путь для привлечения иностранных инвестиций на Дальний Восток в форме компенсационных соглашений, стимулировавших развитие лесопромышленного, рыбного, угольного, газодобывающего комплексов в регионе и несколько улучшивших сбалансированность потребительского рынка. По существу, как и в 1920-е годы, для Дальнего Востока была создана ситуация «особого» экономического района.

К середине 1960-х годов из-за обострения геополитической обстановки на Дальнем Востоке в связи с угрозой военного конфликта с Китаем была восстановлена приоритетность в распределении централизованных капиталовложений, которые направлялись, в соответствии с постановлениями ЦК КПСС и Совета министров СССР от 1967 г. и 1972 г., в развитие тяжелой промышленности, создание оборонных предприятий и в инфраструктуру региона. Развитие промышленного комплекса и строительство новых предприятий требовали значительного увеличения численности занятых, что вызвало новую волну переселения на Дальний Восток. Наряду с усилением военной группировки это существенно увеличило численность населения региона. Апогеем централизованного ресурсного «накачивания» стала программа строительства Байкало-Амурской магистрали – типичного военно-инфраструктурного проекта, который идеологически обосновывался как программа экономического освоения новых территорий.

Среднегодовые темпы роста в промышленности региона за счет усиленного инвестирования в тяжелую и оборонную промышленность стали ненадолго опережать среднесоюзные (108,8 против 108,5%). Для отраслей специализации, которые более чем наполовину формировали общепромышленный темп роста, ресурсов не хватало, как и на вспомогательные и обслуживающие производства, капиталоемкость которых увеличилась по сравнению с довоенным периодом почти вдвое [15. С. 66–67].

Однако в 1980-х годах ситуация существенно изменилась. Нехватка ресурсов развития, о которой упорно и со вкусом рассуждали эксперты и специалисты Госпланов СССР и РСФСР, на деле касалась централизованных ресурсов. Но введенный с середины 1960-х годов режим содействия интеграционному взаимодействию экономики региона с сопредельными странами, в первую очередь с Японией и Китаем, где с конца 1970-х годов началась экономическая реформа, стал приносить результаты. Значительно увеличились темпы роста в отраслях специализации, вспомогательном и обслуживающем комплексах (табл. 3). Тем не менее в эти годы критика в адрес подходов и результатов развития экономики Дальнего Востока была наиболее интенсивной за весь послевоенный советский период, хотя тезис о разбалансированности экономики региона как основной причине неудовлетворительного ее развития был аргументирован явно недостаточно.

Таблица 3

Темпы роста в отраслях промышленности Дальнего Востока в 1976–1990 гг., %

Период	Отрасли специализации	Комплексирующие отрасли
1976–1980 гг.	106,6	132,4
1981–1985 гг.	117,8	123,1
1986–1990 гг.	113,5	134,4

Источник: [5. С. 177].

К концу 1980-х годов экономика Дальнего Востока представляла собой довольно диверсифицированный комплекс, в составе которого отчетливо выделялись отрасли промышленной специализации, а кооперационные связи были ориентированы практически полностью на внутрисоюзный рынок. Доля экспорта в промышленности региона составляла только 3,8%, несмотря на значительные объемы вывоза сырья, который поддерживался, в том числе, компенсационными соглашениями. Предприятия Дальнего Востока экспортировали около 40% общесоюзных поставок за рубеж круглого леса, 7% целлюлозы, 25% рыбопродукции. Лесозаготовительная, угольная, горнодобывающая промышленность импортировали значительную часть технологического оборудования, комплектующих и сырья. Но внешние рынки не были для экономики региона серьезной альтернативой внутреннему рынку. В то же время перспективы использования внутреннего рынка в качестве драйвера регионального развития в условиях уже явно просматривающегося перехода к рыночным принципам распределения ресурсов и формирования кооперационных связей становились все хуже. Доля интенсивных факторов прироста промышленной продукции в регионе за 1966–1985 гг. уменьшилась с 28 до 20% [5. С. 180].

История формирования институционально-экономического цикла свидетельствует о том, что регион успешно развивался либо тогда, когда анклавность дополнялась экономической и финансовой автономией (как в 1920-х годах), либо компенсировалась ролью региона в решении геополитических задач страны, что вызывало полный патронат со стороны государства, гарантировавшего ресурсное обеспечение, рыночный спрос и финансовую сбалансированность (как в 1860–1916, 1930–1945, 1965–1980 гг.).

Последняя попытка в советскую эпоху «спасти» хозяйственный комплекс региона была предпринята после речи М.С. Горбачева во Владивостоке (1986 г.), провозгласившей «поворот на Восток», курс на интеграцию с тихоокеанскими экономиками. Главной целью декларировалось превращение Дальнего Востока в экономический и торгово-финансовый плацдарм СССР на Тихом океане, для чего предполагалось увеличить экономический и демографический потенциал региона.

Сделать это только за счет централизованных ресурсов было уже невозможно. Поэтому принятая в 1987 г. Долговременная государственная программа комплексного развития производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 г. предлагала ряд стимулов (создание совместных предприятий, налоговые льготы для иностранных инвесторов, выделение части таможенных доходов в пользу дальневосточных регионов). Это была последняя попытка сохранить экономический комплекс региона, используя его для решения геополитической задачи государства, и первая попытка создать модель международной кооперации на основе смешанной экономики в масштабе отдельно взятого региона, который является экономическим и институциональным анклавом.

Судить о результатах этого эксперимента невозможно, так как вместо 15 лет он продолжался только неполных пять. Этого достаточно для получения отдачи от инвестиций, но мало для того, чтобы увидеть институциональные эффекты. Ресурсов же для обеспечения существенных эффектов роста было явно недостаточно (расчетная капиталоемкость 1% прироста промышленной продукции уступала даже периоду 1976–1980 гг. – 530 млн руб. и 580 млн руб., соответственно [16. С. 7]). В результате значительного изменения тенденций регионального развития к 1990 г. не произошло, и наметившийся спад продолжался. К 1990 г. по сравнению с 1985 г. снизилась добыча угля, ввод электромощностей составил только 30% запланированных, была сорвана добыча нефти и газа на морском шельфе, из 117 новых объектов в строительном комплексе удалось ввести только 40, на 7% снизился объем вывозки древесины, планы по производству целлюлозы и картона были выполнены только на 80-90%. Дефицит местных бюджетов составил почти 40%.

С 1990 г. выделение централизованных ресурсов для развития было практически парализовано. Введение договорных цен на конечную продукцию при фиксированных ценах на сырье привело к переливу доходов в европейские районы страны. Перед региональным экономическим комплексом опять замаячила перспектива автономизации. Но ситуация была хуже, чем после Гражданской войны, когда стояла задача восстановить практически полностью разрушенное хозяйство. К 1990 г. в регионе был создан мощный и диверсифицированный экономический комплекс, для функционирования которого требовались колоссальные ресурсы, которые можно было получить только в рамках централизованного перераспределения.

Чередование фаз «государственный патронат – автономизация» только на первый взгляд представляется случайным: в основе этой институциональной цикличности лежит изменение соотношения важности геополитических и собственно социально-экономических проблем, которые решаются государством на Дальнем Востоке. Когда на первый план выходят геополитические задачи страны, для решения которых необходим определенный уровень государственной поддержки, развитие региона приобретает особо высокую оценку полезности в системе приоритетов пространственного распределения государственных материальных, финансовых и институциональных ресурсов. А когда геополитическая напряженность на Дальнем Востоке снижается, внимание и ресурсы государства переключаются на иные приоритеты, и регион оказывается либо предоставленным самому себе (как в 1920-е или 1990-е годы), либо теряет возможности развивать свою экономику, инфраструктуру, социальную сферу за счет формируемых в иных регионах ресурсах. И уж, конечно, он не может претендовать на эксклюзивные институциональные режимы.

Проблемы реальные и надуманные

С началом радикальной экономической реформы региональная экономика претерпела существенные изменения. Но разрушена ли она, как это представляется массовому экспертному сознанию и обществу? Заключается ли проблема в «спасении» или в адаптации? И является ли эта проблема исключительно дальневосточной или общесистемной, стоящей перед всей национальной экономикой?

Проблем возникло много. Среди них наиболее критичными для дальневосточной социально-экономической системы стали:

- разрушение системы гарантий государственного спроса, что особенно болезненно сказалось на тяжелой и оборонной промышленности;
- кардинальное сокращение и качественное изменение военной группировки на Дальнем Востоке;
- приостановка льготных режимов, предусмотренных программой развития до 2000 г.;
- значительное сокращение размеров финансовой поддержки со стороны государства;
- отказ государства от признания Дальнего Востока приоритетным регионом с точки зрения, как распределения ресурсов, так и социального статуса населения.

Потеря рынков спровоцировала быстрое сокращение промышленного производства, индекс которого в 1995 г. составил только 46% к уровню 1990 г. Изменение пропорций цен и сокращение объемов выпуска в отдельных отраслях привели к сильной модификации промышленной структуры в регионе. Мобилизация экспортных возможностей, включая наличие многолетних связей с азиатскими зарубежными партнерами, а также полное использование возможностей наращивания экспорта и снабжения за счет импорта, позволили в основном удержать позиции отраслей традиционной специализации (лесной и рыбной промышленности, цветной металлургии). Их удельный вес незначительно снизился (с 54,7 до 53,4%) за счет ухода с рынка неконкурентоспособных производств (целлюлозно-бумажного, рыбообработки, некоторых видов пищевой продукции). Наиболее тяжелый удар пришелся по машиностроению, черной металлургии, легкой промышленности, производству строительных материалов, доля которых в стоимости промышленной продукции снизилась с 30,4 до 13,6%. При этом возможности замещения ставшего недоступным из-за коммерческой неконкурентоспособности продукции общенационального рынка внутрирегиональным отсутствовали либо были минимальны [17, 18].

Иностранные инвестиции, на которые возлагались большие надежды, не оправдали ожиданий. За 1988–1993 гг. число совместных предприятий в регионе достигло 633 ед., увеличившись в 1,9 раза [5. С. 368], в основном за счет совместных предприятий с

китайским капиталом. Они создавались в расчете на спекулятивную прибыль в связи с либерализацией внешнеторговых операций в России и легкого доступа к сырьевым ресурсам в регионе. В 1993 г. только 38% этих предприятий реально функционировали или хотя бы оплатили часть уставного капитала. Надежды на появление крупных инвестиционных проектов, подобных компенсационным соглашениям в 1960–1970-х годах, не оправдались. Сказалась негативная общеэкономическая и финансовая конъюнктура в российской экономике, в которой доходы от внешней торговли являлись практически единственным привлекательным аргументом для инвестирования. Но и этот аргумент существенно ослаблялся из-за чрезвычайно громоздкой и невыгодной для инвесторов системы конвертации валюты. Сказались и удивительная непоследовательность либерализации, стремительное распространение национального режима хозяйствования, отмена налоговых льгот, частое изменение правил регулирования, агрессивная конкуренция (правильнее сказать – выдавливание) со стороны российских предпринимателей, часто поддерживаемых местными чиновниками. Объяснялось это тем, что и отечественные, и иностранные предприниматели имели общее поле деятельности для получения доходов – внешнюю торговлю природными ресурсами. Уже в 1993 г. объем внешнеторговых операций предприятий с иностранным капиталом сократился на 38%.

Не удалась и попытка скопировать китайский опыт создания особых экономических зон. Попытки формирования таких зон в Находке, в районе Владивостока («Большой Владивосток»), в Еврейской автономной области («ЕВА»), в Магаданской области, в Ванино-Совгаванском промышленно-транспортном узле Хабаровского края не принесли успеха.

Внутренние инвестиции сокращались даже быстрее, чем объем выпуска продукции. К началу финансового кризиса объем инвестиций в основной капитал составлял не более 30% от уровня 1990 г.

Потеря внутреннего рынка и действие ряда удорожающих факторов запустили механизм эндогенной адаптации экономики региона. Во-первых, усилился комплекс добывающих отраслей, во-вторых, произошла переориентация с внутреннего на внешние рынки сбыта. Только за 1992 г. объем внешнеторгового оборота увеличился вдвое по сравнению с 1991 г. Сформировалась примитивная, но действенная модель региональной экономики: увеличение инвестиций в основной капитал – прирост экспорта и валового выпуска.

В 1999–2015 гг. каждый процентный пункт прироста инвестиций в основной капитал вызывал прирост объемов экспорта в размере 3,3 п.п., но только 0,35 п.п. прироста валового регионального продукта.

Промышленный комплекс региона продолжал сжиматься вплоть до финансово-экономического кризиса 1998 г., снижение было самым глубоким среди всех экономических районов РФ и составило к 1997 г. около 57% от уровня 1990 г. Одновременно происходил отток населения, который начался еще с конца 1980-х годов и резко усилился после 1992 г.

Три фактора обусловили попытку федеральной власти восстановить централизованный патронат над Дальним Востоком: отток населения, опасение «желтой аннексии» и страх перед «сепаратизмом» в результате разочарования привыкших к государственной опеке региональных элит и раздражения населения по отношению к «бросившему» их федеральному правительству.

К 1995 г. очевидными стали системные проблемы, грозившие не просто ухудшением социально-экономической ситуации, но и блокировкой имеющихся возможностей по ее улучшению (дефицит энергетических ресурсов, истощение сырьевых баз отраслей специализации, чрезмерные для многих производств транспортные тарифы, прогрессирующее снижение реальных доходов населения, усиление локализации экономического оборота в границах региона[1]).

В апреле 1996 г. была подписана новая государственная программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на 1996–2005 годы», получившая гордое название «президентской». В ней декларировались решение транспортной и энергетической проблем в регионе, перестройка экономической структуры, интеграция в АТР и закрепление населения на основе повышения уровня жизни. Эту программу постигла та же судьба, что и программу 1987 г. Уже в 1998 г. разразился финансово-экономический кризис, который обесценил практически все, а не только дальневосточные, прогнозы и намерения. А с 2000 г. политическая и экономическая ситуация в стране начала кардинально меняться, что вызвало изменения в макроэкономической, геополитической и пространственной сферах.

[1] К 1995 г. доля внутрирегионального потребления в общем обороте валового регионального продукта увеличилась до 75% против 19% в 1990 г. [5. С. 446].

Восточный разворот

В 2001 г., через 15 лет после владивостокской речи М.С. Горбачева, прозвучала благовещенская речь В.В. Путина, в которой также был обозначен тихоокеанский ориентир для Дальнего Востока. Речь по-прежнему шла о закреплении населения, об отставании темпов роста от средних по России, пропорциональном развитии отраслей, структурной модернизации, под которой подразумевался «уход от сырья». В 2002 г. был принят новый вариант программы 1996 г. с пролонгацией её до 2010 г. После этого все новые версии программы развития региона появлялись с завидным постоянством (2007, 2014 и 2016 гг., стратегия развития 2009 г). К сожалению, к восстановлению экономики и решению реальных экономических и социальных проблем они имели весьма опосредованное отношение. Хотя определенную роль они сыграли, поддерживая «градус напряженности», привлекая внимание к определенным проблемам.

Шквал программ и стратегий, список которых можно дополнить аналогичными документами субъектов Федерации, был порожден, с одной стороны, реальными проблемами, а с другой – привычными штампами, удобными для «выбивания» дополнительных ресурсов из центра и часто основанными на мифах.

Таблица 4

Сравнительные макроэкономические индикаторы РФ и Дальнего Востока в 2015 г. (2000 г. = 100%)

Индикатор	РФ	Дальний Восток
Валовой продукт	182,5	174,6
Инвестиции в основной капитал	295,0	397,0
Экспорт	323,6	790,2
Доходы населения	322,1	348,2

Источник: [20, 21].

В 2000–2008 гг. многие системные проблемы региона были устранены или смягчены. Ввод новых электрогенерирующих мощностей, сетевое строительство, завершение строительной части проекта освоения углеводородов на шельфе Сахалина привели к тому, что регион перешел из числа энергодефицитных в число энергоизбыточных. Модернизация Транссибирской магист-

рали и начало реконструкции и развития БАМ вместе с корректировкой тарифной политики на железнодорожным транспорте, развитие морских портов значительно улучшили состояние транспортной инфраструктуры. Существенно изменилась инвестиционная ситуация, быстро развивался экспортный сектор экономики (табл. 4). Несмотря на спад в 2009 г., который, кстати, благодаря эффекту внешней торговли, был слабее, чем в целом по российской экономике, весь период 2000–2015 гг. был для региона сравнительно успешным.

Конечно, навязчивая идея опережающего среднероссийские темпы роста дальневосточной экономики не желает осуществляться. Но как может в разы увеличиться инвестиционный мультипликатор, если подавляющая часть инвестиций вкладывается в инфраструктурные проекты? Можно ли надеяться на высокий инвестиционный мультипликатор при чрезвычайно низком уровне локализации экономических эффектов в пределах региона? Оставаясь сравнительно низкими с точки зрения создания положительной миграционной мотивации, доходы населения все-таки демонстрируют рост, что отражает в том числе и структурные изменения в промышленном комплексе. Наилучшим отражением этих изменений является изменение структуры стоимости экспорта из региона (табл. 5).

Таблица 5

Структура товарного экспорта Дальнего Востока в страны Северо-Восточной Азии в 2000 г. и 2015 г., %

Экспорт	2000	2015
Всего	100	100
Машины, оборудование, транспортные средства	16,5	2,4
Топливо, минеральное сырье, металлы	34,9	77,1
Древесина и целлюлозно-бумажные изделия	17,3	5,3
Пищевкусовые товары	23,4	15,1
Прочие	7,9	0,1

Источник: [19].

За последние 15 лет Дальний Восток превратился в нефтеэкспортирующий регион, благодаря началу широкомасштабного экспорта углеводородов с Сахалинского шельфа. Концентрация почти 99% регионального экспорта на традиционных и новых продуктах

сырьевой специализации (топливные и лесные товары, цветные металлы, металлические руды, рыбопродукция) свидетельствует о прогрессирующем закреплении новой, по сравнению с советским периодом развития, эффективной с точки зрения коммерческих критериев размещения, специализации. Это свидетельствует также и о том, что в регионе объективно возникает рациональное разделение сфер инвестирования: государственные средства концентрируются в инфраструктурном сегменте, а частные – в сегменте добычи и экспорта природных ресурсов. Наиболее ярко это проявляется в том, что 89% всех накопленных в регионе к 2015 г. прямых иностранных инвестиций концентрировались в Сахалинской области.

Сложилось, таким образом, своеобразное частно-государственное партнерство в освоении и развитии Дальнего Востока, хотя государство всячески противится такому «разделению сфер», настаивая на необходимости глубокой структурной модернизации и полагая это действенным средством «ускорения».

Еще одна проблема, которая постоянно тревожит общество и государственных экспертов – это отток населения. Постоянные упоминания о «потере регионом» 20% населения, бегстве 1,8 млн чел. используются как беспроигрышный аргумент в пользу чрезвычайных мер по «закреплению» населения. В реальности отток населения является фактом, но отнюдь не исключительно дальневосточным (табл. 6).

Таблица 6

Динамика численности населения РФ (без Крыма) в 1991 г. и 2015 г., млн чел.

Федеральный округ	1991	2015	Прирост (+) Убыль (–)
Центральный	38,1	39,1	+1,0
Северо-Западный	15,2	13,8	–1,4
Приволжский	31,9	29,7	–2,2
Южный	13,6	14,0	+0,4
Северо-Кавказский	6,6	9,7	+3,1
Уральский	12,7	12,3	–0,4
Сибирский	21,1	19,3	–1,8
Дальневосточный	8,05	6,2	–1,85
РФ в целом	147,2	144,1	–3,1

Источник: [20, 21].

Ситуация в абсолютных цифрах выглядит рядовой, а вот в относительных эмоционально подается как катастрофа: в регионе всего 6 млн чел. против более 100 млн по ту сторону границы в Китае. И хотя все население РФ составляет менее 150 млн чел., «малолюдность» эксплуатируется в качестве аргумента для принятия всевозможных чрезвычайных и чудодейственных мер очень широко и с большим вкусом.

Причиной оттока населения с Дальнего Востока являлось сокращение масштабов и изменение структуры экономической деятельности в регионе в 1990-х годах, стремление защитить свои имущественные права в новых государствах (прежние гарантии сохранения за выезжавшими на Дальний Восток права на жилье в «родных» районах были автоматически утрачены выходцами из бывших союзных республик). Была утеряна и уверенность в том, что доходы, полученные на Дальнем Востоке, являются гарантией накоплений для будущей жизни. Ранее именно эта гарантия, а даже не текущий уровень номинальных доходов регулировал во многом миграционное поведение населения в регионах, поставлявших мигрантов для Дальнего Востока.

В некотором смысле Россия на своих тихоокеанских рубежах оказалась в том же положении, что и 150 лет назад, когда движение на восток, присоединение новых земель по Амуру и Уссури представлялись как новые возможности экономического развития всей страны. Европейский рынок по-прежнему был основным, но возможности экстенсивного наращивания экспортных доходов оказались исчерпаны при очевидной неготовности России использовать структурную и технологическую модернизацию для интенсификации изъятия внешнеторговой ренты. Сырье оставалось единственной структурной нишей для извлечения этой ренты. Продолжение курса на экстенсивное развитие за счет внешнего фактора объективно потребовало поиска новой пространственной ниши. Таким новым экономическим пространством для России стала представляться Восточная Азия, в том числе Китай.

Распространено недоказанное утверждение о том, что на этом направлении гораздо легче добиться успеха, так как азиатские страны не настроены по отношению к России враждебно и не навязывают ей собственные правила игры, маскируя их рассуждениями о своем бесспорном ценностном лидерстве. Однако во внимание не принимаются препятствия, специфичные именно для Восточной Азии. Среди них – синдром «плохой истории». Ведь

декларация 1987 г. о повороте советской экономики на Восток так и осталась декларацией, и после 1991 г. «поворот» был свернут в угоду евроцентристской модели реформы и торговли. Нынешний «поворот» активизировался лишь после обострения политических отношений с Европой, поэтому азиатские партнеры не уверены в его необратимости. Но самое главное заключается в том, что для азиатских стран основа взаимодействия – экономическое присутствие России в Азии, и наличия торговых связей по очень ограниченной номенклатуре здесь недостаточно. Речь идет о наращивании не только инвестиционного, технологического, гуманитарного, но и институционального сотрудничества. В азиатских экономиках сохраняется высокий уровень нетарифных барьеров, что препятствует либерализации рынков, особенно вхождению на рынок новых крупных игроков с неэнергетическими товарами. Преодолеть эти барьеры можно только в рамках создания единого институционального пространства. Одни лишь точечные эксперименты на Дальнем Востоке с институциональными режимами не помогут.

Выход в новое экономическое пространство на старой структурной (сырьевой) основе был возможен лишь при масштабном строительстве магистральных инфраструктурных коридоров для экспорта. Эти коридоры могли проходить только через Дальний Восток. И именно этот регион должен был быть представлен восточноазиатскому и в целом тихоокеанскому сообществу в качестве пространственного «посла» России. А посол должен говорить на языке страны пребывания, он должен быть узнаваем, быть «своим». И Дальний Восток, с этой точки зрения, должен стать не просто развитым в смысле прежнего госплановского представления (комплексность, самодостаточность, статистическая динамичность), но в плане формирования комфортной инфраструктуры, обеспечивающей внутри- и межрегиональную мобильность, комфортабельные и сопоставимые с восточноазиатским уровни развития медицины, образования, культурной среды, коммунальной и социальной инфраструктуры (жилье, благоустройство, экология), благоприятной бизнес-среды.

Формирование магистральной экспортопроводящей инфраструктуры на территории Дальнего Востока (дорожной, трубопроводной, электросетевой) является очень важным проектом национального значения, который поддерживает вынужденный на ближайшее время курс национальной экономики на наращивание

экстенсивных внешних связей. И определенные успехи на этом направлении, конечно, есть. За 2008–2015 гг. доля рынков АТР в российском внешнеторговом обороте увеличилась на 10 п.п. Но без широкомасштабной кооперации на рынках факторов производства, без создания общей институциональной платформы, без разрушения мифов о том, что развитие Дальнего Востока есть принудительная индустриализация по советским лекалам, что необходимы ускорение темпов роста, наращивание любой ценой инвестиций, массовый переезд на Дальний Восток и прочие макроэкономические чудеса, реального поворота не произойдет.

Литература

1. Послание Президента Российской Федерации Федеральному собранию Российской Федерации 12.12.2013 г. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155646/ (дата обращения: 28.02.2017).
2. *Stephan John J.* The Russian Far East. A History. – Stanford. Stanford University Press, 1994.
3. *Минакир П.А., Прокапало О.М.* Региональная экономическая динамика. – Хабаровск: ДВО РАН, 2010. –304 с.
4. *Крушанов А.И., Кулакова И.Ф., Морозов Б.Н., Сем Ю.А.* История Дальнего Востока СССР. Кн. 5. – Владивосток, 1977.
5. *Минакир П.А*. Экономика регионов. Дальний Восток. – М.: ЗАО «Издательство “Экономика”», 2006.
6. На новом пути: жизнь и хозяйство Дальневосточной области в 1923–1924 гг. - Владивосток, 1925.
7. Архивные материалы Далькрайплана. – Д. №51 – Л.2. Хабаровск, 1938.
8. Материалы к перспективному плану народного хозяйства и культуры Дальневосточного края на пятилетие 1927/28 – 1931/32 гг. – Хабаровск, 1927.
9. XVII конференция Всесоюзной Коммунистической партии (б). Стенографический отчет. – М., 1932.
10. *Тарасова Ю.А.* Некоторые итоги социалистической индустриализации Дальнего Востока за годы довоенных пятилеток // Вопросы экономики Дальнего Востока, Т.1. – Благовещенск: Амурское кн. изд-во, 1958.
11. Материалы страховой компании Ллойд: данные о перевозках на судах арктического плавания в СССР. 1934–1938 гг.
12. *Телепко Л.Н.* Крупные экономические районы СССР. – М.: Изд-во экономической литературы, 1963.
13. *Колосовский Н.Н.* Вопросы экономического районирования // Экономическое районирование СССР. – М.: ГИГЛ, 1959 (Вопросы географии. Вып. 47).
14. *Немчинов В.С.* Теоретические вопросы рационального размещения производительных сил // Вопросы экономики. – 1961. – № 6. – С. 3–15.
15. *Минакир П.А.* Экономическое развитие региона: программный подход. – М.: Наука, 1983.

16.*Минакир П.А.* Концепция долговременного развития Дальнего Востока. Препринт научного доклада. – Владивосток, 1990.
17.Промышленность РСФСР в 1990 г. Стат. сб. / Роосстат. – М., 1991.
18.Российский стат. ежегодник. 1996. – М.: Логос, 1996.
19.Дальневосточное таможенное управление ФТС РФ. URL: http://dvtu.customs.ru (дата обращения: апрель 2012).
20.Регионы России. Социально-экономические показатели. 2008: Стат. сб. / Росстат. – М., 2008.
21.Регионы России. Социально-экономические показатели. 2016: Стат. сб. / Росстат. – М., 2016.

НОВАЦИИ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКЕ[1]

Д.А. ИЗОТОВ, *кандидат экономических наук, Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск*

Дальний Восток в контексте развития российской экономики

Не будет большим открытием, что Россия является страной с высокой долей природной ренты в экономике. В период, когда увеличивались поступления от экспорта сырьевых товаров, наблюдалось расширение внутреннего спроса за счет роста реальной заработной платы, социальных расходов, государственных закупок и увеличения импорта. Сберегаемые сверхдоходы бюджета использовались на погашение государственного долга и накопление бюджетных нефтяных фондов, а за счет доходов федерального бюджета от экспорта сырой нефти стали осуществляться капиталовложения в крупнейшие инфраструктурные проекты имиджевого характера. Рентный характер российской экономики наглядно проявляется при сопоставлении доходов государственного бюджета России и цен на сырую нефть на мировом рынке. Колебания нефтяного и ненефтяного экспорта России происходят синхронно, исходные пропорции между ними остаются практически неизменными, поскольку прямым или косвенным источником капитала для сырьевых производств являются доходы от поставки на внешние рынки нефти и газа.

Помимо России, экономика более 50 стран мира зависит от экспорта минеральных ресурсов. Это означает, что не приходится экспортировать другие товары и услуги для того, чтобы оплачивать импорт. Кроме того, правительству не нужно взимать налоги, чтобы финансировать свои расходы, следовательно, оно имеет больше свободы действий в расходовании средств, полученных от природной ренты, по своему усмотрению. Правительство может использовать ренту во благо, чтобы проводить долгосрочную экономическую политику, не опасаясь того, что избиратели отправят его в отставку, но также может вести себя как «рантье», поскольку необходимость в подотчетности невелика [1].

[1] №4 2017.

В эмпирических и теоретических исследованиях [2, 3] было обнаружено, что высокая природная рента при прочих равных условиях вызывает две тенденции в экономике. Во-первых, существенное увеличение доли торговли, поскольку рентный экспорт позволяет активно развивать импортные поставки, что приводит к снижению уровня диверсификации экономики. Во-вторых, благодаря росту бюджетных расходов доля государственного сектора в экономике значительно увеличивается, снижая роль индивидуальных предпринимателей и частного капитала. То обстоятельство, что в ряде других стран, имеющих сопоставимые с Россией и даже бóльшие доли сырьевых товаров в экспорте, спад экономики в результате снижения цен оказался гораздо меньше, чем в российской, объясняется различием качества институтов.

Чтобы проследить, как связано качество институтов с природной рентой и среднедушевым доходом, сопоставим следующие показатели: индекс экономической свободы (ИЭС), долю природной ренты в ВВП и среднедушевой ВВП. Чем выше значение ИЭС, тем меньше риск для экономической деятельности. Страны с низким ИЭС (меньше 50) характеризуются запредельными рисками для ведения экономической деятельности, особенно для привлечения прямых иностранных инвестиций. В итоге чем выше доля природной ренты в экономике, тем ниже ИЭС. Соответственно, чем ниже риски для ведения экономической деятельности, что указывает на высокое качество институтов, тем больше среднедушевой доход, независимо от доли природной ренты в экономике.

В 2014 г. доля природной ренты составила около 15% от ВДС России, что сопоставимо с Чили и Тринидадом[1]. Другим важным показателем является среднедушевой ВВП: несмотря на его сокращение после снижения цен на нефть в 2014 г., Россия входит в число стран с высоким средним доходом. Однако качество институтов у России оставляет желать лучшего: по ИЭС у российской экономики очень низкий рейтинг[2], пограничный с репрессивным

[1] В 2000–2013 гг., до текущей корректировки цен на нефть, доля природной ренты в экономике России составляла в среднем 30,0%.

[2] Декомпозиция ИЭС (51,9) для России по состоянию на 2014 г. была следующей: защита прав собственности (25,0); свобода от коррупции (22,1); свобода государственных финансов (85,6); государственные расходы (61,5); свобода бизнеса (70,0); свобода труда (55,8); монетарная свобода (69,4); свобода торговли (74,6); свобода инвестирования (25,0); финансовая свобода (30,0).

и соответствующий преимущественному отсутствию экономических свобод, что близко уровню многих слаборазвитых стран.

В ряде исследований [4, 5] отмечается чрезмерное регулирование российского рынка товаров и услуг, что препятствует конкуренции, инновациям и росту производительности. Значительные ресурсы задействованы в отраслях с низкой производительностью труда. Недостаточное развитие малых и средних предприятий является одним из признаков наличия формальных и неформальных барьеров для предпринимательства и сдерживает развитие частного сектора в России.

Сектор государственных предприятий в российской экономике играет ключевую роль, а государство наращивает уровень своего участия в крупнейших компаниях, которые занимают доминирующее положение на рынке в своей области, при этом возможность участия частных (в том числе иностранных) инвесторов жестко контролируется. При их гарантированной государственной поддержке это дестимулирует предприятия повышать производительность, снижать издержки и внедрять инновации. Вместе со свидетельствами монополизации на рынке это подчеркивает неблагоприятные последствия увеличения государственной собственности для конкуренции в ключевых секторах российской экономики.

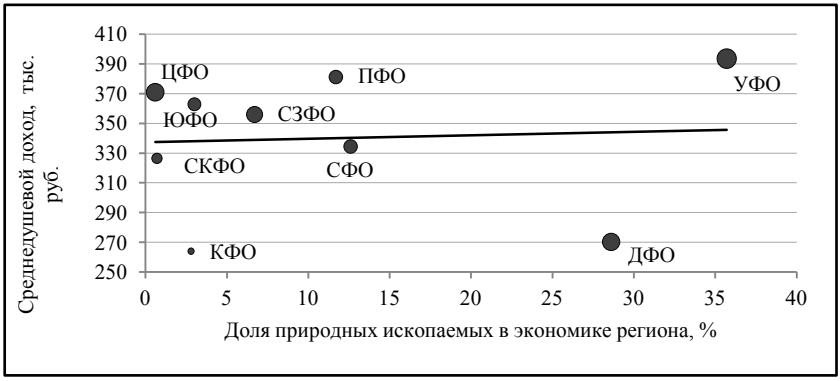
Для развития экономики важно не только то, что страна производит и экспортирует, но и то, как именно она производит и распределяет, и в какой институциональной среде она это осуществляет. Вредит развитию не обилие ресурсов само по себе, а чрезмерная зависимость от них. Поэтому, несмотря на то, что диверсификация экономических активов не способна полностью нивелировать сокращение национальной экономики в период неблагоприятной конъюнктуры экспорта сырьевых товаров [6], она позволяет в значительной мере смягчить ее последствия [7], обеспечивая оптимальный баланс между природными богатствами, экономиическими институтами, физическим и человеческим капиталом. Поэтому после нефтяного шока конца 2014 г. экономики стран с некачественными институтами сократились больше всех. При отсутствии качественных институтов попытки осуществления диверсификации экономики и проведения политики импортозамещения на основе природной ренты также обречены на провал.

За последнее десятилетие руководство России стало уделять повышенное внимание Дальнему Востоку, вначале на фоне высоких цен на нефть, а в последующем – при поиске новой ренты.

Действительно, на первый взгляд экономика Дальнего Востока, несмотря на ряд серьезных проблем, имеет возможности для развития на основе имеющихся богатых природных ресурсов и близости с динамично развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Перспектива развития Дальневосточного региона стала видеться в создании возможностей и условий для использования его потенциала.

С точки зрения федерального центра, использование потенциала регионального развития далеко от удовлетворительного. Убедительных доказательств этого тезиса не существует, но мотивы для такой оценки усматриваются в более низких, по сравнению со средними по России, темпах роста региональной экономики, а также в сокращении численности населения [8], которое не было преодолено с помощью программ, реализованных в регионе за последние два десятилетия. Отрицательную миграцию не останавливают и высокие среднедушевые бюджетные расходы регионов Дальнего Востока, которые в среднем вдвое превышают среднее значение по стране.

Еще одним обстоятельством, свидетельствующим о проблемах с использованием собственного потенциала [9], является то, что среднедушевой доход жителей региона ниже относительно той высокой природной ренты, которая создается экономикой (отражается расположением Дальнего Востока «под линией тренда») (рисунок).



Примечание: На диаграмме рассеивания размер точек пропорционален величине среднедушевого ВРП каждого региона России. Среднедушевой доход по Крымскому ФО приведен за 2015 г.

Источник: рассчитано по данным Госкомстата РФ.

Рис. Доля природных ископаемых в экономике и среднедушевой доход по федеральным округам России в 2014 г.

Федеральные целевые программы (ФЦП)

Лучшее использование потенциала, закрепление населения, повышение уровня доходов предусмотрены комплексными программами развития региона. Основной из них является ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» (до 2018 г. и до 2025 г.), ставящая целью формирование условий для ускоренного развития Дальнего Востока, превращения его в конкурентоспособный регион с диверсифицированной экономикой, в структуре которой преобладают высокотехнологичные производства с высокой добавленной стоимостью. Предполагается, что в рамках Программы и документов, публикуемых в ее русле, за счет государственных инвестиций в регион, источником которых были высокие цены на нефть, будут устранены острые инфраструктурные проблемы, которые создают барьеры, препятствующие сбалансированности экономического роста региональной экономики.

В 2007–2012 гг. на Дальнем Востоке был реализован крупный инвестиционный проект с внешними для региона капиталовложениями – строительство инфраструктуры для проведения форума АТЭС. Но за счет государственных капиталовложений не удалось существенно снизить риски для инвестирования в региональную экономику. Приток частного капитала с 2011 г. сменился его оттоком, а главной проблемой для компаний стал поиск инвестиций. Индекс инвестиционного риска региона остается выше, чем в среднем по стране[1], что ставит под вопрос результативность реализации задачи по формированию на территории Дальнего Востока благоприятного инвестиционного климата. Капиталовложения в рамках имиджевого проекта АТЭС, а также в прочую инфраструктуру региона за счет средств федерального бюджета и внебюджетных фондов, не вызывают мультипликативный эффект для региональной экономики. В среднем за 1992–2014 гг. вложение 1 руб. инвестиций в основной капитал увеличивало прирост ВРП Дальнего Востока лишь на 0,14 руб., что ниже, чем для России в целом (0,20 руб.).

[1] Несмотря на его сокращение, которое, как предполагается, было вызвано в целом выравниванием рисков между регионами России. Индекс инвестиционного риска оценивается рейтинговым агентством «Эксперт РА» и представляет собой сочетание социального, экономического, финансового, криминального, экологического и управленческого рисков.

На Дальнем Востоке крупные инвестиционные программы имеют главным образом государственные корпорации, получающие поддержку в виде льгот и субсидий. Практически каждое третье предприятие в рейтинге крупнейших компаний региона – с государственным капиталом. На самом деле доля государственных и муниципальных предприятий в объеме производимых продукции и услуг в регионе еще больше по сравнению с официальной статистикой. Закрытость и непрозрачность бизнеса на Дальнем Востоке усугубили крупные российские корпорации, которые поглощают акционерные общества и превращают их в зависимые структуры, нередко уводя активы из региональной юрисдикции.

Действительно, для стран с высокой долей природной ренты в экономике важным условием развития является создание инфраструктуры. Однако чем меньше уверенность в том, что государство защищает интересы инвесторов и бизнесменов и устанавливает единые, понятные и исполнимые правила игры, тем меньше будет поток инвестиций, каким бы высоким ни было качество инфраструктуры [10]. Помимо институциональных условий, принципиальным моментом является уровень развития страны, при котором спрос на инфраструктуру со стороны бизнеса значительно превышает предложение. Поэтому инвестиции в инфраструктуру стран с низким доходом населения генерируют высокие темпы роста национальной экономики. Как показывают эмпирические исследования, для стран со средним и высоким уровнями дохода такая связь неочевидна [11]. Несмотря на то, что по качеству инфраструктуры российская экономика значительно отстает от ведущих экономик мира, Россия является страной со средним уровнем дохода на душу населения. С этой точки зрения, видится ограниченное воздействие на экономический рост России от создания инфраструктуры за счет государственных инвестиций, так или иначе представляющих собой перераспределенную природную ренту.

С одной стороны, опыт стран с высоким качеством институтов и большой долей ренты в экономике (Канада) показал, что эффективность региональных программ развития с государственным участием, а также деятельности контролирующих их реализацию соответствующих министерств и агентств, ввиду частой размытости целевых индикаторов и периодической реорганизации органов власти, является сомнительной [12], поэтому до сих пор ведется поиск путей и возможностей для сохранения само-

поддерживающегося экономического роста регионов. С другой стороны, как показывает опыт стран с высокой долей ренты в экономике, которые постепенно улучшают качество институциональной среды, государственные программы только тогда в целом способствовали снижению региональных диспропорций, когда они были встроены в общую политику по снижению экономических рисков в национальной экономике, созданию конкурентных условий и открытости, а также реализовывались в условиях децентрализации власти, являясь одним из элементов мер по улучшению инвестиционного климата. Пример – появление и развитие новых отраслей ресурсной специализации в пионерных регионах Дальнего Юга Чили [13, 14].

ТОСЭРы и свободный порт Владивосток

Новацией государственной политики в регионе является создание специальных зон, на территории которых распространен особый правовой режим таможенного, налогового, инвестиционного и смежного регулирования. В рамках специальных зон за счет налоговых льгот и различного рода преференций, как предполагается Министерством развития Дальнего Востока, для резидентов будут созданы благоприятные условия ведения бизнеса и инвестирования.

Общему описанию, систематизации, особенностям функционирования и оценке эффектов специальных экономических зон (СЭЗ) посвящено множество исследований. Существует большое количество примеров неудач в построении СЭЗ, особенно в странах с неустойчивыми институтами и высокой природной рентой, к которым относится Россия [15].

В странах с высокой политической централизацией возникает подробно описанная «проблема информированности» [16], когда чиновники, обладая достаточной властью и аппаратом подчинения, при конструировании СЭЗ не имеют достаточных знаний о поведении рынка и общества для выполнения этой задачи. Чем более политически централизованной является страна, тем больше «проблема информированности», которая отвлекает действия правительства в пользу планирования производства и распределения ресурсов (ренты), не содействуя техническому прогрессу, в отличие от частного бизнеса. В таких условиях СЭЗ являются плохо спланированными и неуместными, а снижение налогового бремени в рамках особой территории

может привести только к неэффективному распределению экономической деятельности в стране и в регионе. Директивные попытки создания кластерных структур в зонах вряд ли будут успешными, поскольку они формируются спонтанно в рамках рыночной координации и в результате прогресса всей отрасли экономики. В этом случае необходимо делегировать принятие решения по выбору местоположения и отраслевой специализации СЭЗ частному бизнесу либо выработать единый подход в условиях политической децентрализации [17].

В первом случае возможно появление частных СЭЗ, причем их привлекательность для бизнеса больше зависит от стабильной обстановки, хороших институтов, наличия ресурсов и прибыльности, чем от низких тарифов и налогов [18]. В целом частные СЭЗ в мире более успешны, чем государственные. Во втором местные органы власти в условиях реальной децентрализации хорошо ориентируются в специфике условий конкретной территории, чтобы избежать ненужных расходов на инфраструктуру при реализации недостаточно продуманных проектов. Местные чиновники могут принимать решения более оперативно и лучше понимают реакцию частных инвесторов на динамику рынка. В итоге успешность СЭЗ может убедить власти в пользе общей либерализации национальной экономики.

Одной из серьезных проблем является стимулирование: если центральные правительственные чиновники передают власть и контроль над СЭЗ на более низкие уровни их бюрократии, то резиденты зоны могут пострадать от рентоориентированного поведения чиновников, а расходы на их содержание могут стать больше, чем это необходимо[1]. Если создание зон будет сопровождаться огромными государственными инвестициями в инфраструктуру, то схемы, которые требуют большого количества ресурсов, способны привести к существенному их перерасходу. Ситуация может усугубляться в случае слабых институтов. В результате возведенная инфраструктура с большой долей вероятности может не соответствовать реальным потребностям, что приводит в конечном итоге к общей неэффективности СЭЗ. В условиях слабых институтов и высокой природной ренты в нацио-

[1] С этой точки зрения, фирмы выигрывают от инвестиций в СЭЗ до тех пор, пока их траты на административные барьеры меньше, чем прибыль, получаемая от особого статуса зоны.

нальной экономике чиновники имеют стимул инвестировать еще больше в СЭЗ за счет бюджета, косвенно присваивая себе эту самую ренту [17]. С этой точки зрения, развитие частных СЭЗ является более привлекательным, поскольку не предполагает большого объема государственных инвестиций.

В свете зарубежного опыта создания СЭЗ возникают вопросы относительно успешности функционирования ТОСЭРов и свободного порта Владивосток. Долгая практика существования СЭЗ позволяет выделить четыре цели их создания [15]: 1) привлечение прямых иностранных инвестиций; 2) снижение высокого уровня безработицы; 3) поддержка стратегии масштабной экономической реформы в стране; 4) экспериментальная апробация новых стратегий и подходов развития экономики. Ни одной из этих целей в явном виде не придерживаются разработчики ТОСЭРов и «Свободного порта Владивосток».

Относительно цели по созданию и развитию современных технологичных производств «Свободного порта Владивосток» – никто из резидентов не зарегистрировал производство высокотехнологичной продукции, что вполне предсказуемо в условиях сжатия рынка и общей экономической целесообразности. Несмотря на то, что лучшую практику в мире показали частные зоны, дальневосточные зоны являются государственными.

Создаваемые СЭЗ могут привлечь не иностранные фирмы, которые наверняка будут избегать инвестиций в условиях высоких экономических рисков, а отечественные, для которых на национальном рынке отсутствуют лучшие альтернативы повышения прибыли [17]. В перспективе это может вызвать серьезные территориальные и экономические диспропорции в регионе и «сжатие» экономического пространства. Поскольку в таких условиях зоны опираются на государственные инвестиции, то маловероятно, что они принесут пользу экономике.

Как показал опыт других стран, при снижении тарифной нагрузки на импорт СЭЗ может увеличить экспорт страны только в том случае, если она включена в глобальный производственный цикл создания добавленной стоимости за счет промежуточных товаров или компонентов, что характерно для стран с избыточной и дешевой рабочей силой [19]. Также СЭЗ могут создаваться в том случае, если экономика является сравнительно закрытой и характеризуется высокими рисками, а зоны для зарубежных фирм представляют собой способ преодоления высоких импортных и инсти-

туциональных барьеров, во-первых, для получения доступа к активам и, во-вторых, для проникновения на национальный рынок. В первом случае – это опыт китайских зон в Африке, которые функционируют при помощи капитала из КНР в ресурсо- и трудоизбыточных африканских странах [15], как правило, на основе доступа к месторождениям природных ресурсов, последующего экспорта сырьевых товаров и привязки к рынку Китая; во втором – российских СЭЗ, расположенных в западной части страны [20].

Вполне вероятно, что при неизменных институциональных условиях и отсутствии видимого прогресса в снижении рисков функционирование дальневосточных зон, помимо описанных выше вызовов, может сопровождаться обходом барьеров для импортных поставок на региональный рынок, расширяя список неудачных примеров политики импортозамещения.

Главной проблемой является распространение эффектов на окружающие ТОСЭРы территории [21]. При создании зон на Дальнем Востоке, возможно, не был принят во внимание опыт стран с высокой природной рентой в экономике, поскольку структурные и институциональные особенности налагают ограничения на использование такого инструмента. Некоторые страны с высокой природной рентой снижают риски для инвестирования путем имплантации в экономическую практику более продвинутых институтов развитых стран, что в российских реалиях пока не представляется возможным. Например, в ОАЭ финансовый центр Дубая, представляющий собой СЭЗ, функционирует в рамках британского права, что позволило снизить риски и привлечь дополнительных инвесторов, рабочую силу и предпринимателей из-за рубежа [22].

Высокие риски в СЭЗ стран с высокой природной рентой в экономике могут также смягчаться доступом к дешевой энергии и материалам за счет масштабных государственных субсидий для зарубежных и отечественных фирм, однако, это себе могут позволить страны с очень высокой обеспеченностью ресурсами, например, Саудовская Аравия [23]. С другой стороны, страны со слабыми институтами и высокими рисками не смогли создать успешно функционирующие СЭЗ[1], особенно те, которые нерацио-

[1] Зачастую это провальные проекты с огромными государственными инвестициями в инфраструктуру, которая в дальнейшем используется по причине плохих программ планирования и слабого управления, высоких издержек и затрудненного доступа к электрическим и коммунальным сетям, удаленности от рынков, отсутствия институциональной координации и т.д.

нально растратили природную ренту, лишившись значительной ее доли в результате негативных конъюнктурных факторов, а также существенно ограничили в правах иностранных инвесторов.

Опыт стран с высокой природной рентой и стабильными институтами свидетельствует, что такой инструмент экономической политики как СЭЗ используется в единичном случае (Виннипег, Канада) или не используется вовсе (Австралия) по причине общего благоприятного инвестиционного климата в национальной экономике.

Бесплатное предоставление земельных участков

Бесплатная раздача земельных участков для переселенцев интенсивно осуществлялась больше полутора веков тому назад при колонизации Северной и Южной Америки, Австралии, Южной Африки. Данный процесс затронул и Российскую империю при переселении крестьян в Сибирь и на Дальний Восток. Данный пример приводится как довод для современной бесплатной раздачи земельных участков (один гектар) для закрепления населения и трудовых ресурсов в регионе [24]. Однако переселение в пионерные регионы и закрепление населения путем бесплатной раздачи земельных наделов и прочей государственной поддержки осуществлялось в тот период времени, когда подавляющее большинство составляли неграмотные крестьяне, жившие в условиях натурального хозяйства, а численность детей в семьях была гораздо больше, чем в современной России. Необходимо отдавать себе отчет, что демографическое, экономическое, социальное поведение городского населения существенно отличается от сельского. С этой точки зрения было бы некорректно опираться на опыт экономических решений, принятых в абсолютно других условиях и в экономической среде, отличающейся по демографическим, структурным и институциональным характеристикам.

Анализ данного решения с точки зрения современного зарубежного опыта является довольно непростым из-за малого количества сходных примеров. Однако, даже отталкиваясь от пусть небольшого, но современного опыта, можно усомниться в высокой эффективности такого решения для таких больших территориальных объектов, как Дальний Восток.

В современном мире имеется опыт бесплатной раздачи земельных участков в странах с устойчивыми институтами. Напри-

мер, в Канаде власти девяти городских поселений заранее определяют конкретную деятельность на предоставляемом бесплатно земельном участке для тех, кто собирается его использовать [25]. Условия для получения бесплатной земли различаются в зависимости от городского поселения: в Сент-Луис-де-Блендфорд (Квебек) после символического возвратного авансового платежа необходимо построить на участке дом стоимостью не менее 125 тыс. долл.; в Рестоне (Манитоба), помимо внесения авансового платежа, необходимо в течение трех месяцев начать строительные работы; в Пайпстоуне (Мэн) – за один год построить дом; в окрестностях Краунлендз (Юкон) могут предоставить земли для организации фермерского хозяйства; в Мундаре (Альберта) необходимо в течение одного года начать строительство инфраструктуры для бизнеса; в Купаре (Саскачеван) построенный дом освобождается от выплаты муниципальных налогов и оплаты коммунальных услуг в течение года и т.д.

Опыт Канады наглядно свидетельствует, что стратегии развития для предотвращения упадка в регионах не должны становиться средством удержания и закрепления в них населения, в том числе посредством раздачи бесплатных участков земли. Главной задачей становится обеспечение перехода к экономике, соответствующей более низкому уровню населенности региона, что означает новое целеполагание. Необходимо заметить, что бесплатное распределение земельных участков в Канаде является эпизодичным и очень осторожным – не более сорока участков в рамках одного из девяти городов, а данная инициатива местных властей реализуется в условиях политики массового привлечения мигрантов из-за рубежа и тщательного отбора претендентов. Помимо Канады, раздача небольших земельных участков (только для неимущих граждан в сельской местности) за счет средств частных фондов осуществляется еще и в Индии.

В современных условиях как в развитых, так и развивающихся странах с неустойчивыми институтами, наблюдается, напротив, консолидация больших по площади земельных участков крупными собственниками или их коллективами для ведения эффективного сельского хозяйства. С этой точки зрения, предоставление одного гектара (даже в случае объединения их владельцев) – это незначительная величина для целей построения эффективного сельскохозяйственного производства.

Заключение

Анализ позволил зафиксировать следующие структурные и институциональные характеристики «национального фона», в котором существует регион: Россия – страна с высокой долей природной ренты в экономике и слабыми институтами, и, как следствие, с высокими рисками для инвестирования. В ней просматривается много черт, характерных для стран-рантье, в которых государство представлено не как поставщик услуг, а как распределитель доходов, которые приносит природная рента, и как создатель государственных и субсидируемых рабочих мест. В нашей стране произошла деформация бюджетной политики в связи с тем, что федеральный бюджет активно наполнялся за счет налогов, взимаемых так или иначе с природной ренты. Поэтому даже регионы-доноры стали несамостоятельными, а это означает, что фокус местных элит переместился с приоритетов регионального развития на установление отношений с центром и фактически на «дотационный менеджмент». Россия не является уникальным случаем, поскольку проблемы, с которыми столкнулась ее экономика, имеют известные способы их решения, которыми воспользовался целый ряд стран с высокой долей природной ренты. С этой точки зрения весьма поучителен опыт ряда стран с высокой долей природной ренты, безнадежно отставших в развитии и находящихся на задворках мировой экономики.

Структурные проблемы остры для всей российской экономики, а для Дальнего Востока в особенности. Узкий внутренний спрос, специфическая структура хозяйства, зависимость отраслей специализации от внешней конъюнктуры, от взаимоотношений с федеральным центром и государственными корпорациями определяют экономическое развитие региона. Возможности по ведению бизнеса на Дальнем Востоке в существующих институциональных и конъюнктурных условиях весьма ограничены. Значительное снижение доходов от природной ренты только обозначило существующие серьезные структурные и институциональные проблемы в экономическом развитии как Дальнего Востока, так и страны в целом. На этом фоне перспектива для дальневосточного региона видится в создании возможностей и условий для использования его потенциала за счет реализации ряда стратегических решений.

Анализ показал, что государственными капиталовложениями в инфраструктуру в рамках ФЦП не удается придать положитель-

ную динамику экономике Дальнего Востока и существенно снизить ее инвестиционные риски[1]. Вполне логично, что на фоне падения доходов федерального бюджета расходы по финансированию ФЦП будут неизбежно сокращаться.

Возникают вопросы относительно дальнейшей успешности ТОСЭРов и «Свободного порта Владивосток» в свете опыта функционирования СЭЗ в странах с подобной экономической структурой и институциональной средой. В условиях высоких рисков российской экономики ТОСЭРы и Свободный порт могут привлечь не иностранные фирмы, а отечественные, по причине отсутствия для них лучших альтернатив повышения прибыли на национальном рынке, что в перспективе может вылиться в «сжатие» экономического пространства региона.

Современный опыт по бесплатному предоставлению земельных участков дает основания усомниться в эффективности такого решения для целей привлечения населения и закрепления трудовых ресурсов в рамках такого большого территориального объекта, как Дальний Восток. Опыт стран с высокой долей природной ренты и демографическими проблемами указывает, что стратегии развития для предотвращения упадка в некоторых регионах не должны становиться средством удержания и закрепления в них населения, в том числе посредством раздачи бесплатных участков земли.

При анализе последствий текущих решений, возможно, не был принят во внимание опыт стран с высокой природной рентой в экономике, поскольку структурные и институциональные особенности налагают ограничения на использование ряда инструментов государственного вмешательства. Как показывает опыт успешных стран с высокой природной рентой, государственные решения только тогда способствовали ускоренному развитию регионов, когда они были встроены в общую политику по снижению экономических рисков в национальной экономике, созданию конкурентных условий и открытости, являясь одним из элементов мер по улучшению инвестиционного климата. Вероятно, только в этих условиях российский Дальний Восток может добиться успеха чилийского Дальнего Юга.

[1] Учитывая то обстоятельство, что риски для национальной экономики являются очень высокими.

Литература

1. *Van Eeghen M.W., Gill I.S., Izvorski I.V., De Rosa D.* Diversified development: making the most of natural resources in Eurasia. Europe and Central Asia Studies. Washington, DC; World Bank Group. 2014. URL: http://documents.worldbank.org/curated/en/124481468251373591/pdf/854170PUB0978100Box382147B00PUBLIC0.pdf
2. *Arezki R., Nabli M.K.* Natural Resources, Volatility, and Inclusive Growth: Perspectives from the Middle East and North Africa. IMF Working Paper No.12/111. April 2012. URL: https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2012/wp12111.pdf
3. *Corden W.M.* Dutch Disease in Australia: Policy Options for a Three Speed Economy // The Australian Economic Review. – 2012. – Vol. 45. – № 3. – Pp. 290–304.
4. Экономические обзоры ОЭСР. Российская Федерация. Основные выводы и рекомендации. Январь 2014. URL: http://www.oecd.org/eco/surveys/Overview_RUSSIARus_2013.pdf
5. OECD Economic Surveys: Russian Federation 2009, OECD Publishing, Paris. DOI:10.1787/eco_surveys-rus-2009-en
6. *Bjørnland H.C., Thorsrud L.A.* Boom or Gloom? Examining the Dutch Disease in Two-speed Economies // The Economic Journal. – 2016. – Vol. 126. – № 598. – Pp. 2219–2256.
7. *Downes P., Hanslow K., Tulip P.* The Effect of the Mining Boom on the Australian Economy. Reserve Bank of Australia. RDP 2014-08. URL: https://www.rba.gov.au/publications/rdp/2014/pdf/rdp2014-08.pdf
8. *Мотрич Е.Л.* Население Дальнего Востока России / отв. ред. П.А. Минакир; Рос. акад. наук, Дальневосточное отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Владивосток – Хабаровск: ДВО РАН, 2006. – 224 с.
9. Природопользование Дальнего Востока России и Северо-Восточной Азии: потенциал интеграции и устойчивого развития / под ред. А.С. Шейнгауза. – Владивосток – Хабаровск: ДВО РАН, 2005. – 528 с.
10. *Андрей Мовчан*: «Без пруда не вытащишь рыбку и с трудом». URL: http://economytimes.ru/mesto-dlya-diskussiy/andrey-movchan-bez-pruda-ne-vytashchish-rybku-i-s-trudom
11. *Gupta S., Kangur A., Papageorgiou C., Wane A.* Efficiency-Adjusted Public Capital and Growth // World Development. – 2014. – Vol. 57. – Pp. 164–178. DOI:10.1016/j.worlddev.2013.11.012.
12. Regional Development Planning. The Canadian Encyclopedia. URL: http://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/regional-development-planning/
13. Chile: Regional Development Planning. Evolving Policy and its Application to Regions I and XV. Main Document. December 21, 2007. Poverty Reduction and Economic Management Unit Latin America and the Caribbean. Document of The World Bank. URL: http://documents.worldbank.org/curated/en/401311468238167955/pdf/697010ESW0P1030lient0version000Main.pdf
14. *Mintz J.M., Rotman J.L.* The Spotty Record of Regional Development Programs: Can Governments Do Better? Delivered to the Alberta Economic Development conference on «Best Practices on Economic Development», March 24, 2004. URL: https://www.cdhowe.org/sites/default/files/attachments/other-research/pdf/jacks_speech_mar_24.pdf

15. Special Economic Zones. Progress, Emerging Challenges, and Future Directions. Ed. by T. Farole, G. Akinci. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank. 2011. URL: https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/ 10986/2341/638440PUB0Exto00Box0361527B0PUBLIC0.pdf
16. *Hayek F.A.* The Use of Knowledge in Society //The American Economic Review. – 1945. – Vol. 35. – № 4. – Pp. 519–530.
17. *Moberg L.* The political economy of special economic zones // Journal of Institutional Economics. – 2015. – Vol. 11. – № 1. – Pp. 167–190.
18. *Morriss A.P., Moberg L.* Cartelizing Taxes: Understanding the OECD's Campaign Against «Harmful Tax Competition» // Columbia Journal of Tax Law. – 2012. – Vol. 4. – № 1. – Pp. 1–64.
19. *Siroën J.-M., Yücer A.* Trade Performance of Free Trade Zones. Document De Travail DT/2014-09. Université Paris-Dauphine. URL: http://www.dial.ird.fr/media/ird-sites-d-unites-de-recherche/dial/documents/publications/doc_travail/2014/2014-09
20. *Göler D., Levchenkov A.* Special economic zones as revitalization strategy for old industrial regions in Russia // Georgaphische Rundschau. – 2010. – 2 Februar. – Pp. 18–25.
21. *Минакир П.А.* Новая восточная политика и экономические реалии // Пространственная экономика. – 2015. – № 2. – С. 7–11.
22. *Strong M., Himber R.* The Legal Autonomy of the Dubai International Financial Centre: A Scalable Strategy for Global Free-Market Reforms // Economic Affairs. – 2009. – Vol. 29. – № 2. – Pp. 36–41.
23. *Ayyub R.* Will 'Economic Cities' bring diversity to Saudi Arabia? // Global Risk Insights. 23 January 2015. URL: http://globalriskinsights.com/2015/01/will-economic-cities-bring-diversity-saudi-arabia/
24. Гектар как стимул. 27.01.2015. URL: http://www.minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?month=01&year=2015&ELEMENT_ID=2931
25. Nine Canadian towns just giving away free land. URL: http://www.theloop.ca/9-canadian-towns-where-you-might-be-able-to-score-free-land/

ОБ АЗИАТСКОМ ВЕКТОРЕ РАЗВИТИЯ РОССИИ[1]

Л.Б. ВАРДОМСКИЙ, *доктор экономических наук,*
Институт экономики РАН, Москва

Двойной европоцентризм экономики России

Особенностью России является расположение большей части экономического потенциала в европейской части страны и одновременно преобладание Европы в ее внешнеэкономических связях (табл. 1). Данная ситуация складывалась исторически, параллельно с формированием российского государства. Территориальная структура российского хозяйства формировалась как цепочка хозяйственных центров и районов, возникавших по мере экономического продвижения с запада на север и восток.

Таблица 1

Доли главных партнеров – соседей во внешней торговле России в 2000–2016 гг., %

Год	ЕС (28)		Китай		СНГ	
	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт
2000	53,0	38,9	5,0	2,7	13,4	34,2
2005	55,2	44,2	5,4	7,4	13,5	19,2
2008	56,7	43,7	4,5	13,0	14,9	13,7
2010	53,9	42,1	5,1	17,0	15,0	13,8
2012	52,9	42,4	6,8	16,6	14,8	12,9
2014	52,1	41,4	7,5	17,8	12,8	11,2
2015	48,2	38,5	8,3	19,1	13,0	11,4
2016	45,7	38,4	9,8	20,9	13,1	10,6

Источник: ФТС РФ.

[1] (№7 2017). Работа выполнена при поддержке гранта РГНФ № 17-07-00020 «Экономическая и социальная трансформация постсоветского пространства в контексте евразийской интеграции».

При том, что по площади европейская часть страны занимает всего четверть ее территории, в настоящее время здесь проживает 80% населения и производится около 70% ВВП. При этом на страны ЕС и другие континента, включая европейские страны СНГ, до 2014 г. приходилось 60% внешнеторгового оборота и более 90% притока ПИИ в РФ. Традиционное преобладание европейского вектора во внешнеэкономических связях России, по мнению Н. Ионичева, позволяет говорить о ней как о неотъемлемой части Европы [1].

Совмещение внешнеэкономической и пространственной европоцентричности проявляется и в том, что большая часть субъектов РФ, наиболее широко включенных во внешнеторговые связи (более 10 млрд долл. в 2015 г.), располагаются в европейской части России: Москва и Московская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область, Республика Татарстан, Свердловская область, Краснодарский край, Калининградская область[1].

За годы экономического сотрудничества Россию и страны ЕС соединили многочисленные транспортные коридоры и логистическая инфраструктура, необходимые для перемещения огромной массы товаров взаимной торговли, которая в 2013 г. достигла максимальной величины в 416 млрд долл. По экономическим и геополитическим причинам за 2013–2016 гг. внешнеторговый оборот РФ за тот же период сократился с 844 до 468 млрд долл., а доля европейских стран в нем уменьшилась с 49,3 до 42,8%. Учитывая высокий уровень связанности экономик России и ЕС, их свертывание по политическим причинам уже обернулось для сторон крупными потерями. Тем не менее, в основе ослабления европейского вектора, помимо геополитических причин, лежат объективные мирохозяйственные процессы повышения роли Азии в мировой экономике.

Особенности внешнеэкономических связей России по азиатскому вектору

Внешнеторговый разворот России в сторону Азии начался в середине нулевых годов и ускорился после экономического кризиса 2008–2009 гг. и геополитического конфликта с Западом. Но с точки зрения хода мирового развития, это все же вторичные причины. Главным же является стремительный экономический взлет азиатского континента, играющего важную роль в формировании полицен-

[1] Здесь и далее внешнеторговые обороты РФ приводятся по данным ФТС России.

тричности мировой экономики. Так, в первой десятке стран по ВВП на душу населения находятся шесть азиатских стран, а среди двадцати наиболее динамичных экономик мира их уже двенадцать. В первой тридцатке стран мира по объему ВВП половина – страны Азии, включающие помимо Китая и Японии, Индию, Иран, Индонезию, Саудовскую Аравию, Тайланд, Турцию, Южную Корею и др.

Развитию экономических связей с азиатскими странами способствует межконтинентальное, серединное положение России в географической Евразии. Она находится по соседству не только с ЕС (16,7% от мирового ВВП по ППС[1]), но и с Китаем, на который в 2015 г. пришлось 17,2% мирового ВВП, а также с США (15,8%) и Японией (4,2%). Сухопутная граница России со странами Азии в 2,5 раза длиннее, чем граница с Европой. При этом, если для стран ЕС Россия все же является экономической периферией, то для многих стран Азии она в состоянии выступать в качестве экономического центра.

Таблица 2

Доля главных азиатских партнеров во внешней торговле России в 2000–2016 гг., %

Год	Китай		Турция		Япония		Индия		Страны Центральной Азии	
	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт	экспорт	импорт
2000	5,0	2,7	3,5	1,6	3,1	2,6	1,2	2,5	3,1	7,6
2005	5,4	7,4	5,2	2,2	1,8	7,3	1,1	1,0	3,9	5,6
2010	5,1	17,0	6,0	2,5	3,8	5,2	1,9	1,1	4,4	3,4
2015	8,3	19,1	5,6	2,2	4,2	3,7	1,6	1,2	4,6	3,1
2016	9,8	20,9	4,8	1,2	3,3	3,7	1,9	1,3	4,8	2,7

Источник: ФТС РФ.

За 2000–2016 гг. доля азиатских стран во внешнеторговом обороте России выросла с 21,6 до 36%, главным образом – за счет Китая и Турции (табл. 2). В целом же сегодня в экономическом сотрудничестве России с азиатскими странами преобладает Северо-Восточная Азия: Китай вместе с Гонконгом и Тайванем, Рес-

[1] Данные Мирового банка.

публика Корея, КНДР, Монголия и Япония. За 2000–2016 гг. их доля во внешней торговле России увеличилась с 9 до 22% (около 60% от товарооборота РФ с азиатскими странами. Не случайно «азиатский» вектор развития России отождествляется в первую очередь с Азиатско-Тихоокеанским регионом.

В отличие от Китая, доля других азиатских стран в торговле России менее устойчива, отражая перепады во взаимных отношениях и состояния проектной базы сотрудничества (табл. 2). Тем не менее, на мой взгляд, существуют хорошие перспективы наращивания внешнеэкономических связей практически по всем азиатским направлениям. Представляется, что имеется значительный потенциал для увеличения внешней торговли России со странами Юго-Восточной Азии (в 2016 г. на них пришлось менее 3%), Южной Азии во главе с Индией (менее 2%) и Центральной Азии (около 4%). Его реализация может происходить как на двусторонней основе, так и путем расширения взаимодействия ЕАЭС с азиатскими странами или их интеграционными объединениями.

Но в любом случае дальнейшее увеличение доли стран Азии во внешнеэкономических связях России будет определяться темпами **взаимной адаптации их экономик**, которые тесно связаны с созданием современной транспортно-логистической системы их обслуживания (пока она не соответствует задачам поворота на Восток), налаживанием технологических и инвестиционных связей в рамках избранных проектов, усиления ориентации на азиатские рынки ближних к ним российских регионов. Со временем немалую роль в этом процессе может сыграть и евразийская интеграция.

Постсоветский сдвиг на Восток

Следуя тренду мировой экономики, азиатская часть СНГ – страны Центральной Азии и Азербайджан в 2005–2015 гг., развивалась значительно быстрее, чем постсоветский регион в целом. В итоге их доля в общем ВВП СНГ по номиналу увеличилась с 10,5% в 2005 г. до 19,2% в 2015 г. (табл. 3). В инвестициях в основной капитал она возросла с 16,9 до 22,6%, а в общей численности занятых – с 22 до 25,7%. Тенденция более быстрого развития упомянутых стран Содружества на фоне роста численности населения сохранится и в обозримом будущем. Одновременно будет возрастать их значение для российской внешней торговли. Уже сейчас это проявляется вполне отчетливо. В 2005–2010 г.

общая доля стран Центральной Азии и Азербайджана во внешней торговле России со странами СНГ составляла 25–27%, а в 2015–2016 гг. она достигла 35–37%. Правда, при этом взаимные торговые отношения РФ и стран СНГ сократились со 124,2 млрд долл. в 2012 г. до 56,7 млрд долл. в 2016 г.

Таблица 3

Изменение доли стран СНГ в общем ВВП (в текущих ценах) за 1991–2015 гг., %

Страна	1991	2000	2005	2010	2015	2015*
СНГ	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Россия	67,7	73,7	76,1	75,9	72,0	71,3
Запад СНГ						
Белоруссия	4,1	2,9	3,0	2,8	2,9	2,9
Молдова	1,3	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4
Украина	14,5	9,0	8,9	7,0	4,9	4,9
Южный Кавказ						
Азербайджан	1,3	1,5	1,3	2,6	2,9	2,9
Армения	0,8	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6
Грузия	0,9	0,9	0,7	-	-	0,7
Центральная Азия						
Казахстан	4,2	5,2	5,7	7,4	10,1	9,9
Киргизия	0,9	0,4	0,2	0,2	0,4	0,4
Таджикистан	0,6	0,3	0,2	0,3	0,4	0,4
Туркменистан	0,7	1,2	1,7	1,1	1,9	2,0
Узбекистан	3,0	3,9	1,4	1,9	3,5	3,6

Источник: [3]. *Данные Мирового банка.

Такое сжатие торговых связей Минэкономразвития РФ склонно объяснять внешними факторами: падением мировых цен на сырьевые товары, санкциями и контрсанкциями, «украинским фактором», падением курса рубля и т.п. [4]. Действительно, все это имело место. Взаимный товарооборот России и Украины, достигнув максимума в 2011 г. – 48,9 млрд долл. – к 2016 г. упал до 10,2 млрд. Но «кульбит» взаимных торговых связей обусловлен далеко не только политическими факторами. С Казахстаном явно-

го политического конфликта нет, а взаимная торговля сжалась с 25,8 млрд долл. в 2012 г. до 13 млрд долл. (по итогам 2016 г.).

Торговые связи РФ и стран СНГ сегодня сталкиваются со структурными ограничениями, вытекающими из сырьевого характера их экономик. Интеграционные проекты на постсоветском пространстве изначально были ориентированы на сохранение советского экономического наследия и оказались бесполезными с точки зрения формирования новой специализации стран Содружества в глобальной экономике.

В результате произошедших в постсоветских странах структурных изменений в пользу отраслей, производящих продукцию низкой степени обработки, взаимная комплементарность экономик устойчиво снижалась. Для ее измерения был использован коэффициент торговой связанности (КТС), построенный на отношении взаимной торговли к общему ВВП, взятому в текущих ценах и по текущим валютным курсам (данные МВФ). В 2000 г. это отношение составило 7,22%, в 2008 г. – 4,90%, в 2012 г. – 4,67% и в 2015 г. – 3,57%. КТС показывает, что общий ВВП стран Содружества растет быстрее, чем взаимная торговля, а, следовательно, относительное взаимодополнение их экономик сокращается.

Таблица 4

Доля России в машиностроительном импорте стран СНГ и Грузии в 2005–2015 гг., %

Страна	2005	2008	2010	2012	2014	2015
Беларусь	*28,3*	*24,5*	*20,3*	*25,9*	*31,7*	*35,3*
Казахстан	*23,1*	*19,5*	*8,8*	*25,2*	*24,7*	*25,0*
Киргизия	*13,0*	*8,8*	*8,3*	*6,6*	*7,4*	*10,7*
Армения	*21,0*	*17,1*	*13,2*	*12,5*	*7,8*	*8,7*
Узбекистан	19,8	16,0	12,8	11,0	11,4	8,2
Туркменистан	6,8	21,5	13,1	7,5	8,8	7,6
Азербайджан	13,5	13,8	12,7	6,1	5,1	4,7
Таджикистан	19,7	19,8	11,6	4,9	5,0	4,4
Молдавия	8,3	5,8	6,5	4,1	2,9	3,4
Грузия	8,6	3,0	2,1	1,4	1,5	2,3
Украина	20,2	14,5	18,1	13,8	14,0	12,7

Примечание: курсивом выделены страны ЕАЭС.

Источник: [8].

В 2005–2015 гг. структурные изменения экономики России проходили за счет либо развертывания сборочных производств, что в основном приводило к наращиванию импорта из дальнего зарубежья, либо импортозамещения, что также сдерживало рост ввоза из стран СНГ. В свою очередь экономики стран СНГ росли в основном за счет тех производств, которые находили сбыт за пределами России.

Ослабление экономических позиций РФ в постсоветском регионе наиболее ярко отражает падение доли России в машиностроительном экспорте и импорте стран СНГ (табл. 4). Причем за 2012–2015 гг. сильно сократились и абсолютные объемы взаимной торговли машиностроительной продукцией: с 25,7 до 11,5 млрд долл. Объявив постсоветские страны зоной своих особых интересов, Россия постепенно утрачивает историческую функцию модернизатора региона.

Размывание советского экономического наследия в немалой степени происходило под влиянием международной конкуренции, прежде всего со стороны Китая [5] (она усилилась в связи с вступлением РФ и других стран СНГ в ВТО), при том что новые производства в ходе взаимного сотрудничества возникали в недостаточной степени, чтобы компенсировать падение взаимных торговых связей. Кардинально изменить ситуацию не смогла и либерализация взаимной торговли в виде двусторонних режимов свободной торговли, зоны свободной торговли в рамках СНГ, запущенной в 2012 г., и создания в 2010 г. единого таможенного пространства в рамках ЕАЭС. Взаимные торговые связи могли бы стимулировать совместные проекты, но их число довольно ограниченно. Потому объемы взаимной торговли сильно зависят от колебаний мировых цен на биржевые товары и полуфабрикаты. «Пульсирующая» динамика торговли РФ и стран СНГ тесно коррелирует с динамикой цен на нефть: 54,4 долл. за баррель в среднем за 2005 г., 121,4 долл. в 2012 г. и 44 долл. в 2016 г., а падение курса рубля негативно сказывается на импорте товаров и рабочей силы из стран СНГ.

Проблемы и ограничения восточного дрейфа российской экономики

В течение всей советской и российской истории ускоренное развитие то востока, то запада страны отражало происходящие в ней и в мире политические и экономические изменения. Освоение новых пространств всегда было необходимо для обеспечения

действующего обрабатывающего производства топливом и сырьем и финансовыми ресурсами от их экспорта для модернизации экономики староосвоенных территорий.

В 1990–2008 гг. увеличение в общем валовом региональном продукте (ВРП) европейской части страны (табл. 5) во многом было связано с ускоренным ростом столичных регионов и быстрым ростом взаимных экономических связей РФ и ЕС.

Таблица 5

Изменение долей федеральных округов в общем ВРП России за 1998–2015 гг., %

ФО	1998	2005	2008	2013	2014	2015
Европейские	66,2	67,5	71,1	70,4	70,5	70,1
Уральский	14,0	17,1	14,2	14,2	13,6	13,8
Сибирский	13,4	10,8	10,2	10,2	10,4	10,4
Дальневосточный	6,4	4,6	4,5	5,2	5,5	5,7

Источник:[6].

В этот период была создана Балтийская трубопроводная система, быстро развивались морские порты и сборочные производства в Ленинградской и Калининградской областях и Санкт-Петербурге. Был построен «Северный поток», напрямую соединивший газотранспортные сети Германии и России. За счет развития сферы услуг, рынка недвижимости, транспорта и логистики, сборочных производств и производства потребительских товаров на основе зарубежных технологий динамично развивались Москва, Московская и Калужская области.

Примечательно, что рост внешнеэкономических связей со странами Азии, наметившийся с середины нулевых годов не вызвал заметного роста доли в ВРП регионов Сибирского и Дальневосточного федеральных округов. За 2008–2015 гг. она увеличилась лишь на 1,4% (табл. 5). Опережающий рост торговли с Китаем также не сопровождался дрейфом российской экономики в азиатскую часть страны. Очевидно, в связи с тем, что большая часть этой торговли замыкается на регионы европейской части России, в которые товары доставляется преимущественно морским путем через Суэцкий канал.

По прогнозам, в ближайшие годы доля стран Азии во внешней торговле России превзойдет долю Европы, но как это скажет-

ся на пространственном развитии? Естественно, пространственная трансформация по темпам значительно отстает от внешнеэкономических изменений, поскольку «эффект колеи» у нее выше. Однако на наш взгляд, длительный разрыв в этих структурных процессах будет понижать эффективность участия России в международном экономическом сотрудничестве, тогда как синхронизация процессов, усиление азиатского вектора не только во внешнеэкономическом, но и в пространственном измерениях, позволит ускорить экономический оборот и повысить производительность российской экономики. Но как этого добиться?

По сложности решения сдвиг экономики на восток превосходит задачу ускоренного развития несырьевого экспорта, поскольку Европа для России неопределенно долго будет иметь преимущество перед Азией с точки зрения среды экономического сотрудничества, учитывая исторически сложившиеся экономические и культурные связи, логистику, близкое понимание бизнеса.

Сибирский фактор создания азиатской опоры экономики России

В 2009–2015 гг. рост доли азиатской части России в ВРП происходил в основном за счет дальневосточных регионов – благодаря освоению нефтегазовых месторождений на шельфе Охотского моря, строительству нефтепровода ВСТО и газопровода Сахалин-Владивосток, завода по производству сжиженного газа на Сахалине, ряда крупных инфраструктурных объектов в связи с саммитом АТЭС во Владивостоке в 2012 г. В настоящее время крупные инвестиционные проекты на Дальнем Востоке связаны с космодромом «Восточный» в Амурской области, газопроводом «Сила Сибири», реконструкцией Транссиба и формированием территорий опережающего развития

Сегодня Дальний Восток и Забайкалье в своих внешнеэкономических связях однозначно ориентируются на соседние страны, но в них до сих пор не удалось создать экономическую базу, способную стать органичной частью хозяйства стран Северо-Восточной Азии и тем более АТР в целом. Это объясняется рядом причин, среди которых: недостаточная заселенность дальневосточных регионов, слабо развитая инфраструктура, длительный период закрытости этих территорий по военно-политическим причинам, экономическая специализация с преобладанием отраслей оборонной промышленности ориентированных на внутренний рынок.

На мой взгляд, для существенного изменения пространственных пропорций страны имеющихся мер по развитию дальневосточных регионов недостаточно.

Пожалуй, наиболее радикальным способом довольно быстрого поворота России к Азии был бы перенос столицы ближе к географическому центру государства, который находится в районе среднего течения Ангары. Сторонником этой идеи в частности был нынешний министр обороны РФ С.К. Шойгу [7]. Но сегодня этот вопрос на политическом уровне не обсуждается. Федеральные усилия по пространственному развитию России концентрируются главным образом на юге (республики Северного Кавказа и Крым), и севере страны (Арктический проект), развитие которых не может происходить на основе рыночных критериев и требует масштабных государственных расходов.

В этом контексте для сдвига российской экономики на восток целесообразно использовать выгоды геоэкономического положения не только Дальнего Востока, но и всей Сибири, которая занимает центральное положение в Евразии, но пока сравнительно слабо включена в международные торговые и инвестиционные связи. Так, по данным региональных таможенных управлений, доля ДФО во внешнеторговом обороте России примерно соответствует его доле в общем ВРП (5,7%), между тем как вклад во внешнеторговую торговлю сибирских регионов (7% в 2015 г.) заметно меньше доли округа в ВРП (10,4%). Отношение внешнеторгового оборота СФО к его ВРП[1] в 2015 г. равнялось 37%, против 48,1% у ДФО и 54,5% у России в целом.

Активизации внешнеторговых связей Сибири препятствует ее внутриматериковое положение, удаленность от внешних рынков и недостаточно развитая транспортно-логистическая система. По оценке Л. Безрукова, в транспортно-географическом отношении Сибирь более континентальна, чем лишенные выхода к морю государства Центральной Азии и Монголия [2. С. 238]. Будучи сырьевой базой России и многих стран мира, она постепенно отстает в развитии, поскольку в регионе концентрируются начальные звенья производственно-технологических цепочек добавленной стоимости.

Тем не менее Сибирь является естественным плацдармом развития Дальнего Востока и Забайкалья, имеет довольно разви-

[1] ВРП был пересчитан в доллары по среднегодовому курсу рубля.

тую обрабатывающую промышленность, играет важную роль во внешнеэкономических связях России со многими странами Азии, имеет мощный инновационный потенциал. Учитывая потенциал и положение региона, он может и должен играть значительно большую роль в евразийской интеграции и модернизации экономики Центральной Азии и соседних с ней стран, через это ускоряя свое развитие.

Кстати, в начале 2000-х годов была выдвинута идея формирования международного объединения «Сибирь – Центральная Азия». Тогда она опережала свое время, но сейчас, в условиях ЕАЭС, к этой идее следует вернуться, поскольку сильно вырос экономический потенциал Центральной Азии и ее роль как транспортного моста в азиатские страны.

Сегодня инфраструктурные усилия двух мощнейших экономики Евразии – России и Китая – концентрируются на создании широтных транспортных коридоров, соединяющих два континента. Россия наметила модернизировать Транссиб и БАМ. Китай реализует проект Экономического пояса Шелкового пути – от своего побережья через Казахстан, Центральную Азию, Россию в Европу. На мой взгляд, эти два мощных евроазиатских коридора вряд ли станут конкурентами, но могут удачно дополнять друг друга, поскольку к ним в зависимости от взаимоположения отправителей и получателей грузов тяготеют разные части пространства ЕС, России, стран СНГ, Китая и Японии. Создание между ними современных в технологическом отношении меридиональных соединений на базе существующих или новых транспортных магистралей, таких как Новосибирск – Китай, Омск, Тюмень – Астана – Алматы – Ташкент – Афганистан – Пакистан – Индия, Красноярск – Кызыл – Монголия – Китай, Челябинск – Атырау – Узень – Туркменистан – Иран и т.п. способно существенно улучшить транспортное положение сибирских регионов относительно внешних рынков.

Для формирования новой комплементарности экономик стран ЕАЭС и СНГ необходимо усиление проектной составляющей евразийской интеграции, важным инструментом которой могут стать продвигаемые Евразийской экономической комиссией евразийские технологические платформы (ЕТП), которые формируются посредством сотрудничества бизнеса, науки, государственных структур и общественных организаций стран – членов ЕАЭС.

На основе секторально-отраслевых платформ будут разрабатываться новые технологии и продукты, формироваться рынки этих продуктов. Усиление проектной составляющей в евразийской интеграции придаст импульс взаимной торговле и инвестициям и тем самым ускорит процессы модернизации национальных экономик на согласованной и совместной основе не только в Казахстане и Киргизии, но и других странах Центральной Азии. Данные усилия, на мой взгляд, должны иметь и региональное измерение. Увязка стратегий экономического развития стран должна подкрепляться координацией региональных стратегий сибирских регионов и регионов стран Центральной Азии.

Литература

1. *Ионичев Н.П.* История экономики. Внешние экономические связи России. Аспект пресс. – М., 2001. – С. 384 .
2. *Безруков Л.А.* Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – Новосибирск: Изд. «Гео», 2008. – С. 229–237.
3. Содружество независимых государств 1991-2015. Стат. сб. МГСК СНГ. – М. – 2016. – С. 64.
4. Прогноз социально-экономического развития России на 2017 г. и на плановый период 2018-2019// Министерство экономического развития РФ/ [Эл. ресурс]. URL: ps://docs.google.com/viewer?url=http://www.economy.gov.ru/wps/wcm/connect/9dd9931d-3960-454c-a8db-ac6fc1ab4bfc/prognoz_2017_2019.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=9dd9931d-3960-454c-a8db-ec6fc1ab4bfc&embedded=true (дата обращения: 24.01.2017).
5. *Глинкина С.П., Тураева М.О. Яковлев А.А*. Китайская стратеги освоения постсоветского пространства и судьба Евразийского экономического союза. Научные доклады Института экономики РАН. – М., 2016.
6. Регионы России. Социально-экономические показатели. Стат. сборник. – М., 2016. – С. 514–515.
7. *Ившина О.* Шойгу предложил перенести столицу в Сибирь. URL: http://www.bbc.com/russian/russia/2012/04/120406_shoigu_capital_siberia.shtml

СОВРЕМЕННЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ И УРОКИ ИСТОРИИ[1]

А.Н. ДЕМЬЯНЕНКО, *доктор географических наук,*
Институт экономических исследований ДВО РАН
Л.А. ДЯТЛОВА, *кандидат географических наук,*
Тихоокеанский государственный университет, Хабаровск

В последние годы Дальний Восток постоянно привлекает внимание как органов государственной власти, так и научного сообщества. Широким слоям населения популяризируются достижения региона – саммит АТЭС, Дальневосточный экономический форум, университетский кампус на острове Русском, оперный театр, филиал Эрмитажа и т.п. В то же время шквал самых различных институциональных новаций, предлагаемых Правительством РФ, носит преимущественно стратегический характер, и это неявно предполагает, что Дальневосточный регион развивается не так быстро, как хотелось бы, да и направление его развития не совсем то, каким оно видится из столицы. Иначе говоря, нужны перемены и в целевых установках, и в способах их достижения.

А так как нынешний «поворот на Восток» в истории региона далеко не первый, то возникает как минимум два вопроса: в какой мере исторический опыт может быть востребован при решении проблем дня сегодняшнего, и если этот опыт не бесполезен, то в какой мере он был использован при разработке очередного «поворота»[2].

Что же касается проблемы, то она на протяжении полутора столетий остается практически неизменной: в каком качестве Дальний Восток нужен России, как будет выстраиваться государственная политика по отношению к региону.

По большому счету выбор невелик, как и набор факторов, определяющих место Дальнего Востока в пространственной организации российского общества. Эти факторы хорошо известны и широко обсуждались в отечественной науке[3]. Это, во-первых, природно-ресурсный потенциал и, во-вторых, географическое положение.

---

[1] № 4 2017.

[2] О «Повороте на Восток» и институциональных новациях см. также [1–4].

[3] Поэтому ограничимся перечислением наиболее значимых работ, в которых были освещены эти вопросы: [5–8].

К этому следует добавить, что ни масштабный и разнообразный природно-ресурсный потенциал, ни преимущества географического положения сами по себе не являются источниками конкурентных преимуществ, а становятся таковыми при использовании их при осуществлении государственной региональной политики. То есть все упирается в выбор целей развития Дальневосточного макрорегиона, а следовательно, и инструментов (институтов и организаций) регионального развития[1].

«Поворот на Восток» и проблемы развития региона

Старт нынешнего «поворота на Восток», не первого и вряд ли последнего[2], обычно относят к 2012 г., когда В.В. Путин призвал «поймать китайский ветер в паруса нашей экономики» [11]. Подобные призывы обсуждались еще в начале XX в., когда С.Ю. Витте после поездки на Дальний Восток в Записке на имя Николая II приводил доводы о сомнительности слишком глубокого увязания России в «…крайней Азии», что ослабит ее положение «на Западе и Ближнем Востоке». А в самой Азии предлагалось с осторожностью относиться к идее связывания слишком больших интересов с Китаем, так как «в Европе и в других частях Азии, кроме Китая, у нас существуют не менее насущные интересы» [12. С. 323].

Со временем и геополитическая, и экономическая ситуации существенно изменились. Неизменным осталось то, что для обеспечения нового политического вектора нужны были новые институты и новые организации.

Первоначально дискутировался вопрос о создании госкорпорации по развитию Сибири и Дальнего Востока с широкими полномочиями при подчинении ее непосредственно Президенту РФ. Однако в мае 2012 г. было создано Министерство по развитию Дальнего Востока. В сентябре 2013 г. Постановлением Правительства РФ была создана Комиссия по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона. Вновь созданное министерство в марте 2013 г. представило государственную Программу «Социально-экономическое разви-

[1] Авторы, вслед за Д. Нортом, считают принципиальным делать различие между «институтами» и «организациями» [9. С. 19].

[2] О своеобразной цикличности государственной политики в отношении Дальнего Востока [10].

тие Дальнего Востока и Байкальского региона»[1]. Ключевыми инструментами ее реализации полагались комплексные инвестиционные проекты (КИП), набор которых свидетельствовал о желании развивать макрорегион по всем направлениям и по всем территориям.

Но уже в августе 2013 г. в условиях нарастания кризиса в экономике реализация КИПов, требующих огромных бюджетных вложений, оказалась под вопросом. При этом развитие Сибири и Дальнего Востока было объявлено «национальным приоритетом на весь XXI век»[2], и уже в апреле 2014 г. Министерство по развитию Дальнего Востока приступило к корректировке Программы. В новой версии на смену КИПам пришли ТОРы, а масштабы бюджетного финансирования сократились более чем в десять раз. Институциональным обеспечением этой версии программы стал закон № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» (декабрь 2014 г.). Обратим внимание на то, что ТОРы как-то незаметно превратились в ТОСЭРы, которые в последующем вновь трансформировались в ТОРы. На первый взгляд – мелочь, но она отражает терминологическую неразбериху вследствие недостаточно ясного понимания того, что и каким образом законодатель считает нужным регулировать.

Быстро появились и новые институциональные инициативы (ФЗ № 212 «О свободном порте Владивосток» от 13.7.2015 г., ФЗ № 119, более известный как «Закон о дальневосточном гектаре» от 01.05. 2016 г., и ФЗ № 252 от 03.07.2016 г. «О внесении изменений в Федеральный закон “О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации” и Федеральный закон “О свободном порте Владивосток”»).

Принятие на федеральном уровне серии институциональных новаций тут же вызвало региональные инициативы по созданию на подведомственных территориях ТОРов, а также включения «своих» портов в «Свободный порт Владивосток», что создавало угрозу «размазывания» ограниченных ресурсов по возрастающему числу объектов вместо их концентрации.

---

[1] При этом как-то было упущено то обстоятельство, что министерство действует в пределах Дальнего Востока, а Программа явно выходит за его пределы.

[2] Послание Президента РФ Федеральному Собранию, 12 декабря 2013 г.

Развитие региона в досоветский период

Несмотря на отсутствие специального министерства и законов о развитии региона[1], а также государственной программы, до начала советизации регион развивался вполне успешно. Росли масштабы экономической деятельности, что сопровождалось качественными изменениями в ее структуре.

Увеличивалась численность населения. Хотя переселение шло неровно, только за 1897–1916 гг. оно увеличилось с 321,4 тыс. до 909,2 тыс. [13. С.13]. А в летние месяцы численность населения резко возрастала за счет китайцев, которые привлекались главным образом на строительные работы. Их численность за тот же период выросла с 20 тыс. до 600 тыс. чел. Еще быстрее росло городское населения. Население Читы увеличилось с 11,5 тыс. жителей в 1897 г. до 74,3 тыс. чел. в 1910 г., Благовещенска – с 32,8 до 64,4, Владивостока – с 28,9 до 84,6, Хабаровска – с 15,0 до 43,3 тыс. чел. [14. С. 28]. Причем процесс шел более высокими темпами, чем в Российской империи, что нашло отражение в высоком удельном весе городского населения – 26,5% [15. С. 13]. То есть Дальний Восток (без Забайкалья и Якутии) уступал только столичным областям.

Учитывая то, что удельный вес неземледельческого населения составлял не менее 45% [16. С. 15], значительная часть проживающих в сельской местности не была занята в сельском хозяйстве. То есть земледельческая колония явно трансформировалась в промышленно-транспортную экономику.

В результате развития рыбопромышленности с 1890-х годов к 1910 г. на регион приходилось 13,2% общероссийского улова рыбы. При этом по улову лососевых Дальний Восток был первым не только в России, но и в мире [13. С. 137].

Наряду с ростом городов и обрабатывающей промышленности развивался сырьевой сектор, прежде всего, золотодобыча. Дальний Восток был крупнейшим золотодобывающим районом страны, на него приходилось более 30% добычи золота в 1913 г. Кроме того, успешно развивались угольная и ряд других отраслей горнодобывающей промышленности.

[1] Проект закона «Об особых условиях ускоренного развития Дальнего Востока и Байкальского региона» уже многие годы обсуждается и в Государственной думе и в экспертном сообществе.

Были успехи и в пищевой отрасли. К примеру, в мукомольной промышленности «по оборудованности мельницами Благовещенск уступает только Нижнему Новгороду и Саратову – он может перемолоть 16 млн пуд.» [15. С. 40]. По результатам исследований приамурского земледелия С.П. Шликевич в 1910 г. приходит к следующему выводу: «Приамурский земледелец живет так, как может представиться крестьянину земледельцу большинства губерний Европейской России только во сне, или в сказке …» [17. С. 38]. Не случайно амурских крестьян-старожилов современники называли «амурские янки».

В досоветский период своей истории регион неоднократно менял направленность своего развития[1]. В течение первого периода происходило закрепление границ, Дальний Восток рассматривался как военная колония, поэтому доминирующим фактором выступала казачья колонизация. На втором этапе (примерно с 1880-х годов) регион воспринимается как земледельческая колония и основными становятся задачи крестьянского переселения. Наряду с этим продолжается обустройство казаков. Наконец, после русско-японской войны и до советизации региона будущее дальневосточной экономики связывалось с развитием промышленности.

Приведенная периодизация – не более чем схема, но она позволяет проследить траектории эволюции, которая в конечном итоге привела к тому, что накануне советизации Дальний Восток представлял собой территориальную социально-экономическую систему с диверсифицированной и быстрорастущей экономикой, активно взаимодействующей с экономиками сопредельных стран.

Об институтах развития Дальнего Востока

Особое место занимает законотворческая деятельность по организации переселения на Дальний Восток и непосредственно связанный с ним вопрос о землепользовании. Для этого кратко рассмотрим вопрос о границах региона, без которого невозможно анализировать эволюцию институтов и организаций развития.

Первоначально Дальний Восток – часть Сибири, а в административном отношении – Амурская и Приморская области, образованные в 1858 и 1856 гг., которые входили в состав Восточно-Сибирского генерал-губернаторства. В 1884 г. было образовано

[1] Более подробно вопросы периодизации рассмотрены в [16, 18].

Приамурское генерал-губернаторство в составе Амурской, Приморской и Забайкальской областей. Последняя была в 1906 г. передана в состав Иркутского генерал-губернаторства. Именно Приамурское генерал-губернаторство в границах 1906 г. мы и рассматриваем в качестве Дальнего Востока (интересно, что в первоначальных схемах районирования Госплана начала 1920-х годов мы находим Дальний Восток, Ленско-Байкальскую и Якутскую области).

Вслед за юридическим установлением государственной границы согласно договорам с Китаем следует принятие «Правил для поселения русских и иностранцев в Амурской и Приморской областях». Эти Правила, составленные генерал-губернатором Восточной Сибири графом Н.Н. Муравьевым-Амурским и получившие Высочайшее утверждение 26 марта 1861 г., по мнению авторов «Колонизации Сибири в связи с общим переселенческим вопросом» [19], стали «основанием для пореформенного законодательства о заселении восточной окраины Сибири» [Цит. по 20. С. 88].

Правила имели целью привлечение в пределы южной части Дальнего Востока всех, кто мог содействовать экономическому развитию края и не требовали бы от правительства дополнительных усилий по организации самого переселенческого процесса. Тем самым законодатель четко зафиксировал свою позицию: в Приамурском крае нужны только те, кто обладал определенным уровнем средств и/или отличался готовностью идти на риск, переселяясь на необжитые земли.

И таким колонистам законодатель был готов предоставить систему стимулов – выбор как способа водворения (отдельными семьями или целыми обществами), так и самого характера поземельных отношений, то есть приобретение земельных участков на праве пользования (с правом выкупа своих участков по цене 3 руб. за десятину) или же полной собственности.

Другой особенностью Правил 1861 г. было установление максимальной величины семейной доли – в 100 десятин[1] (почувствуйте разницу с «дальневосточным гектаром»), что значительно превышало норму земельного обеспечения не только в Европейской России, но и норму земельного обеспечения государственных крестьян, переселяемых в Сибирь.

[1] Десятина – русская единица земельной площади, равная 1,09 га.

При этом уже в ходе реализации Закона именно в части величины надела возникла любопытная ситуация. 100 десятин в Законе – это максимальная норма надела. Между тем на практике местная администрация сделала 100 десятин ***нормой***, то есть всем возникшим в крае деревням стали отводить по 100 десятин на семью, не принимая в расчет ни качество угодий, ни их взаимное отношение. То есть законодатель, не имевший возможности входить в рассмотрение местных условий, хотел предоставить местной администрации возможно широкий выбор наделов, установив только максимальный размер надела для самых худших в крае земель. Но местная администрация разом избавила себя от всяких хлопот по оценке земель [21. С. 12–13]. Хотя следует принять во внимание и тот факт, что у местных администраций вплоть до организации Уссурийской партии в 1900 г. не было средств на проведение подобного рода работ.

Кроме того, Правила 1861 г. предусматривали широкий спектр льгот: переселенцы в Приамурский край освобождались на 10 рекрутских наборов, навсегда от подушной подати, на 20 лет – вообще от всяких платежей в пользу казны, а для переселявшихся в Южно-Уссурийский край особыми Правилами 1866 г. устанавливалась еще выдача ссуд до 100 рублей на семью и запас продовольствия на год со времени вселения в край.

И хотя Правила 1866 г. не оказали сколько-нибудь существенного влияния на ход переселенческого движения в Южно-Уссурийский край, но сам факт их появления свидетельствует о том, что и местная администрация, и правительственные органы понимали, что Дальний Восток неоднороден по условиям вселения, и это необходимо учитывать в законодательных актах.

Однако следует признать, что Правила 1861 г. и 1866 г. не привели к массовому переселению в Приамурский край. Причин тому было несколько. Во-первых, конкуренция со стороны Предкавказья, Предуралья и Степного края. Так, по данным А.А. Кауфмана, «в течение 70-х годов в одной только Кубанской области осело 200 тыс. иногородних; Уфимско-Оренбургский край за это же время принял до 120 тыс.» [22. С. 22]. Во-вторых, отсутствовали сколько-нибудь развитые пути сообщения. В-третьих, не выдавались материальные пособия ни в ходе переселения, ни при водворении переселенцев в местах вселения. Наконец, право приобретения земельных участков в собственность явно не могло

служить побудительным мотивом при том земельном просторе, который был в то время на Амуре.

Таким образом, Правила 1861 г. – это институциональная оболочка на перспективу, так как для реализации заложенных в них положений не было объективных оснований. А само государство еще не в полной мере осознавало, каковы перспективы Дальнего Востока. Поэтому неудивительно, что «большинство переселенцев, получивших разрешение переселиться на Амур, не обладавшие ни энергией, ни средствами для преодоления трудностей бесконечно длинного пути, оседало на пол дороге, в Западной Сибири или в Оренбургском крае» [22. С. 22].

Удивляться надо тому, что были колонисты, готовые пойти на этих условиях в Приамурский край, и среди них особо следует упомянуть русских старообрядцев. Участники экспедиции общеземского союза 1907 г. отмечали, что «в образовании особого ***типа*** амурского переселенца сыграло роль наше сектантство… староверы …явились полными силы "бойцами" против тяжелых природных условий новой страны и, в значительной степени, победили их. ***Они*** дали тон Амурской крестьянской жизни» [23. С. 720]. Показательно, что из опросов амурских крестьян, проведенных в 1908 г. А. Татищевым, выяснилось «между основанием поселения и моментом, когда большинство семей окончательно упрочило свое хозяйство, прошло не менее 15–20 лет. …и только возникшая в 1884 г. Толстовка, молоканское население которой не знает ни пьянства, ни многочисленных праздников православной церкви, достигла благополучия уже через три года» [24. С. 183].

Итак, правила были, но воспользоваться ими смогли далеко не все. Но те, у кого это получилось, создали такие хозяйства, которые по своим масштабам и эффективности не уступали, как сказали бы сейчас, лучшим мировым образцам.

Если чего и не было, так это бесплатной раздачи земли, да еще где кто захочет. По мнению А.А. Кауфмана, «…свобода переселения …есть не просто свобода идти куда угодно и делать что угодно – это есть свобода получения земельного надела, получения государственной земли» [22. С. 155].

Ситуация меняется в начале 1880-х годов, когда в правительственных сферах все-таки определились с местом Дальнего Востока в системе не только национальных, но и геополитических интересов России. И во главу угла была поставлена крестьянская колонизация,

что, конечно, не отменяло колонизации казачьей[1], но приоритет все-таки был за крестьянским переселением. То есть южная часть региона стала рассматриваться как земледельческая колония.

Поэтому в Законе от 26.01.1882 г.[2] были сохранены все льготы из Правил 1861 г. При этом была подтверждена не только максимальная норма надела в 100 десятин, но и установлен минимальный размер надела – в 15 десятин на душу. Закон предоставлял переселенцам: 1) освобождение на родине от всех недоимок; 2) отвод земли – не менее 15 десятин на душу и не более 100 на семью – с правом выкупа в собственность по 3 руб. за десятину; 3) освобождение от государственных податей и повинностей на 5 лет (общественные повинности оставались на переселенцах); 4) даровой проезд из Одессы во Владивосток; 5) продовольствие на 1,5 года; 6) 100 рублей на заготовку материалов для строительства жилища; 7) пару лошадей или быков; 8) одну корову; 9) семена для полевых и огородных посевов; 9) предметы хозяйственного обзаведения (28 названий).

Если сопоставлять Правила 1861 г. и Закон от 26.01.1882 г., то следует обратить внимание на две новации, имеющие большое значение. Во-первых, государство берет на себя издержки по обустройству крестьян-переселенцев и, во-вторых, организацию их доставки морским путем. Впрочем, через два года была разрешена и своекоштная (на своем содержании) перевозка, при самой широкой помощи и поддержке правительства.

Насколько эффективными оказались эти институциональные новации? Увы, по свидетельству А.А. Кауфмана, «морское переселение мало привлекало наших переселенцев, – далеко не всегда удавалось набрать даже тот не слишком значительный комплект, на который рассчитывалось организованное морское переселение; так, за четырехлетие 1894–1897 гг. предполагалось пересе-

[1] В ноябре 1894 г. генерал-губернатор Приамурского края С.И. Духовской предоставил отвод казачьим войскам во временное пользование, чтобы они могли поправить свое экономическое положение. «Отвод Духовского» – это полоса вдоль границы шириной 25 верст, а в некоторых случаях – до 100, общей площадью 9 142 359 десятин. Общая стоимость природных богатств «отвода» – 1 млрд руб. Отметим, что эта инициатива местной администрации оказалась вполне удачной, и действительно в короткие сроки казачьи хозяйства «поправили» экономическое положение.

[2] Инициатива исходила от генерал-губернатора Восточной Сибири Д.Г. Анучина, который в 1881 г. внес в Министерство внутренних дел предложение продлить действие Правил 1861 г.

лить морским путем 21 тыс. душ, – переселилось же немногим более половины – 11,296 человек» [22. С. 257].

Закон от 26.01.1882 г. подвергся в 1892 г. пересмотру в той части, которая касалась отчуждения казенных земель в частную собственность. При рассмотрении этого вопроса в Государственном совете было признано необходимым сохранить за переселенцами право выкупа своих наделов в собственность. Но, и это крайне важно, было высказано мнение о полном запрете продажи земли иностранным подданным. Кроме того, было признано целесообразным придать прежней цене (3 руб. за десятину) значение нижней предельной цены, установив при этом максимальный размер участков, продаваемых в одни руки, в 400 десятин. Все эти положения получили силу закона, утвержденного 18.06.1892 г.

Дальнейшему обсуждению вопрос об отчуждении казенных земель в Приамурском крае подвергся уже в 1895 г. в Комитете Сибирской железной дороги. В результате Комитет постановил, во-первых, пересмотреть правила, касающиеся продажи казенных земель в Амурской и Приморской областях, во-вторых, запретить продажу земель в районе Уссурийской и проектируемой линии Амурской ж.д. и, в-третьих, до окончательного пересмотра упомянутых выше узаконений разрешить продажу земель лишь с разрешения Приамурского генерал-губернатора.

На эволюцию институтов экономического развития повлияла русско-японская война. После 1907 г. «пригодность Приамурья для земледелия была подвергнута сомнению. Последовавшие исследования природных богатств дали основания многим ученым и практическим деятелям смотреть на окраину, как на колонию промышленную. Эта точка зрения считается в настоящее время наиболее распространенной» [16. С. 3].

Эта смена стратегии освоения сопровождалась институциональными новациями, направленными на инфраструктурное обустройство территорий и содействие развитию сельского хозяйства, которое во все большей мере приобретало предпринимательский характер.

Показательно, что после того, как в 1906 г. аграрная политика правительства П.А. Столыпина активизировала переселенческое дело[1], в 1907 г. в Приморскую область прибыло 61 722, а в Амурскую

[1] Был введен льготный железнодорожный тариф и предпринята система мер по облегчению тягот в ходе переезда на новые места и обустройства на них.

– 11 782 чел. [23. С. 147]. Реакция на столь неожиданно большой поток переселенцев последовала незамедлительно. И хотя большая часть переселенцев шла не за землей, а за заработками (в строительстве железных дорог, портов, на рыбные и лесные промыслы), правительство и местная администрация приступили к разработке мер по инфраструктурному обеспечению районов вселения[1].

Кроме того, предпринимались активные действия по созданию индустриального комплекса в регионе, развитие которого опиралось бы на уникальные по масштабу и качеству природные ресурсы и близость к рынкам Китая, Японии и Кореи.

Параллельно формировались законодательные основы регулирования регионального рынка труда. Массовый наплыв в регион китайских рабочих стал побудительным мотивом принятия Закона от 21 июня 1910 г., воспретившего наем китайцев на производимые средствами казны работы. Отметим, что уже в 1911 г. проводится массовое обследование рынка труда, то есть каждая институциональная новация предполагала не только научную проработку вопроса, но и проведение исследований, направленных на выявление последствий изменения институтов.

Об организациях развития Дальнего Востока

Начнем с органов государственного управления. В Центре в рамках первого периода, то есть примерно до середины 1880-х годов, отсутствовал орган, ответственный за развитие Дальнего Востока, так как регион был частью Сибири и объектом регулятивной деятельности сибирских комитетов[2].

Только после создания в 1884 г. Приамурского генерал-губернаторства Дальний Восток стал самостоятельным объектом государственного регулирования. При этом генерал-губернатор до 1911 г. был одновременно высшим и военным, и гражданским начальником, то есть фактически наместником российского императора. Такое совмещение функций на начальных этапах развития региона было не только оправданно, но и необходимо.

---

[1] Уже в 1908 г. местная администрация инициирует исследования Нижнего Амура на предмет выявления нужд местного населения. А в 1910 и 1911 гг. осуществляется массовое обследование хозяйств крестьян-старожилов. И перечень исследований подобного рода весьма и весьма велик.

[2] Было два сибирских комитета. Первый комитет с 1821 г. по 1838 г., второй – с 1852 г. по 1864 г. координировали деятельность ведомств при разработке государственной политики в отношении Сибири.

Аппарат, то есть Канцелярия приамурского генерал-губернатора, была весьма немногочисленна (особенно, если ее сравнивать с нынешними Министерством по развитию Дальнего Востока и Представительством Президента в ДФО), но весьма эффективна. Можно предположить, что этому способствовало привлечение к подготовке управленческих решений неформальных организаций двух типов – научных обществ и объединений предпринимателей.

Среди первых – Общество изучения Амурского края (ОИАК) и Приамурский отдел Императорского Русского географического общества (ИРГО)[1], которые, помимо организации экспедиций, музеев, научных библиотек, научных собраний, служили площадками для обсуждения конкретных проблем экономического развития региона. Качество же обсуждений было обеспечено уровнем образования участвующих в этих собраниях.

Среди вторых – сообщества предпринимателей, зачастую объединенных только общими интересами. Они инициировали самые различные совещания, на которых обсуждались проблемы развития отдельных отраслей и территорий Дальнего Востока (сельского хозяйства, горного дела, лесной промышленности и рыболовства и т.п.) и предлагались решения этих проблем.

Показательно, что материалы этих совещаний, в отличие от современных совещаний, публиковались и были доступны всем желающим. О том, как они были организованы, можно судить по следующим извлечениям из журналов совещания рыбопромышленников. Извлечение первое: «В октябре 1912 г. Приамурский генерал-губернатор, вследствие ходатайства охотско-камчатских рыбопромышленников, разрешил, по примеру прошлых лет, созвать в г. Владивостоке Совещание рыбопромышленников Дальнего Востока…». Извлечение второе: «Общие собрания были публичные, и на них ежедневно присутствовало от 50 до 70 человек; эти заседания были вечерние – с 7 часов; кроме того, почти ежедневно работали различные комиссии» [25. С. I, III].

Но, конечно же, как бы ни были значимы обратные связи в системе управления посредством неформальных организаций, главными «игроками» были правительственные и местные органы управления. Их можно достаточно условно разделить на действующие на постоянной и на временной основе.

[1] Оба общества организованы в 1894 г. во Владивостоке и в Хабаровске.

Среди первых особого внимания заслуживает Переселенческое управление, на которое с 1896 г. возлагались обязанности не только по определению контингента будущих переселенцев, но и организации переселенческого движения, подготовке мест вселения и попечении о первоначальном устройстве переселенцев. В 1911 г. на местах, помимо чиновников по особым поручениям, действовали районные управления; на территории Дальнего Востока – Амурское и Приморское.

Заслуживает упоминания и Приморский областной статистический комитет (ПОСК)1, который, помимо привычных для современных органов статистики мероприятий, осуществлял массовые обследования и крестьянских хозяйств, и промышленных заведений. Результаты статистических наблюдений и обследований не только регулярно публиковались в «Листке ПОСК», но и послужили основой для целого ряда монографических исследований[2].

Что же касается «временных организационных структур», то в качестве примера можно привести поездку товарища главноуправляющего землеустройством и земледелием сенатора Иваницкого в 1908 г. на Дальний Восток. В Совещании по вопросам колонизации дальневосточных областей была предложена система мер, многие из которых представляют интерес и в наши дни. Отмечалось, что, во-первых, усилия Переселенческого управления следует сконцентрировать не столько на расширении землеотводных работ, сколько на постановке «возможно более подробных и тщательных обследований в пределах заселяемых уже пространств…» [27. С. 22–23]. То есть нужно не количество, но качество, а последнего можно достичь, только организовав тщательные детальные исследования районов, предназначенных для переселения.

А во-вторых, «заселение новых пространств должно идти с известной постепенностью, опираясь на районы, экономически уже окрепшие» [27. С. 83]. Иначе говоря, первоочередные районы вселения – это районы вокруг уже сложившихся крупных экономических центров.

Интересны особенности разработки и осуществления крупных инвестиционных проектов. В этой связи полезно вспомнить историю постройки Амурской железной дороги. Вначале Совет

[1] Организован в 1895 г.

[2] Подробно об организации и результатах массовых обследований крестьянских хозяйств, выполненных ПОСК [19, 26].

министров принимает решение об организации экспедиции для колонизационного обследования района Амурской железной дороги, более известной как Амурская экспедиция 1910 г. [28, 29]. Она имела комплексный характер, к ее работе были привлечены геологи, геоботаники, гидротехники, почвоведы, климатологи, экономисты и статистики. Причем это были либо уже широко известные исследователи, либо те, которые очень скоро стали таковыми. И в полевых экспедициях, и в обработке материалов принимали участие не только специалисты из ведущих научных организаций России, но и местные исследователи. Результаты исследований и сама их организация все еще могут служить примером того, как следует готовить решения по прорывным инвестиционным проектам.

В 1909 г. при Совете министров создается специальный межведомственный координационный орган – Комитет по заселению Дальнего Востока, в состав которого входили практически все министры тогдашнего правительства, во главе с премьер-министром П.А. Столыпиным. В отличие от современной Комиссии по развитию Дальнего Востока этот орган собирался не часто, но его деятельность была эффективной. И работал он по вполне определенным проблемам, будь то организация Амурской экспедиции 1910 г. или обследований по «рабочему вопросу» в Приамурском крае. Интересно и то, что обходился он без специального аппарата, распределяя и координируя работы по тем или иным проектам между отдельными ведомствами и местной администрацией.

Литература

1. *Демьяненко А.Н.* О стратегических инициативах по развитию Дальнего Востока России в контексте исторического опыта // Регионалистика. – 2016. – Т. 3. – № 3. – С. 6–13.
2. Поворот на Восток: Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России. – М.: Международные отношения, 2016. – 448 с.
3. *Швецов А.Н., Демьяненко А.Н., Украинский В.Н.* Деструктивные стереотипы российского стратегического планирования и их возможные последствия для практики регионального стратегирования (часть 1) // Регионалистика. – 2016. – № 3. – С. 48–60.
4. *Швецов А.Н., Демьяненко А.Н., Украинский В.Н.* Деструктивные стереотипы российского стратегического планирования и их возможные последствия для практики регионального стратегирования (часть 2): от общего к частному // Регионалистика. – 2016. – № 6. – С. 63–74.

5. *Маергойз И.М.* Уникальность экономико-географического положения советского Дальнего Востока и некоторые проблемы его использования в перспективе // Вестник МГУ. Серия 5. География. – 1974. – № 4. – С. 3–8.
6. *Минакир П.А.* Экономика регионов. Дальний Восток. – М.: Экономика, 2006. – 848 с.
7. Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / под ред. Минакира П.А., Сергиенко В.И. – Владивосток, Дальнаука, 2011. – 912 с.
8. Тихоокеанская Россия – 2030: сценарное прогнозирование регионального развития. – Хабаровск: ДВО РАН, 2010. – 560 с.
9. *Норт Д.* Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. - М.: Начала, 1997. – 180 с.
10. *Минакир П.А., Прокапало О.М.* Региональная экономическая динамика. Дальний Восток. – Хабаровск: ДВО РАН, 2010. – 304 с.
11. *Путин В.В.* Россия и меняющийся мир // Московские новости. – 2012. – 27 фев.
12. *Витте С.Ю.* Всеподданнейшая записка статс-секретаря Витте по делам Дальнего Востока / Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. Т.1. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн.2. Ч.1. – М.: Наука, 2004. – С. 314–327.
13. *Алексеев А.И., Морозов Б.Н.* Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). – М.: Наука, 1989. – 224 с.
14. *Архипов Н.Б.* Дальневосточный край. – М.–Л.: Госиздат,1929. – 156 с.
15. Материалы по земельному вопросу в Азиатской России. Вып.2. Приамурье. Составил А.А. Татищев. – Пг. Министерство земледелия. Переселенческое управление. 1917. – 87 с. + карта.
16. *Куртеев К.К.* Экономическая проблема Приамурья. – Владивосток, 1921. – 16 с.
17. *Шликевич С.П.* Колонизационное значение земледелия в Приамурье. Труды Амурской экспедиции. Вып.5. – СПб., 1911. – 142 с.
18. *Демьяненко А.Н.* Территориальная организация хозяйства на Дальнем Востоке России. – Владивосток: Дальнаука, 2003. – 284 с.
19. Колонизация Сибири в связи с общим переселенческим вопросом. – СПб., 1900. – 374 с.
20 Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып.1. Колонизационные процессы в Приамурском крае на рубеже XIX-XX веков. Хабаровск: РИОТИП, 2008. – 208 с.
21. *Крюков Н.А.* Опыт описания землепользования у крестьян-переселенцев Амурской и Приморской областей / Записки Приамурского отдела Императорского Русского Географического Общества. Т. II. Вып. II. – М., 1896.
22. *Кауфман А.А.* Переселение и колонизация. – СПб., 1905. – 349 с. + Приложения – 81 с.
23. Приамурье. Факты, цифры, наблюдения. – М., 1908. – 922 с.
24. *Татищев А.* Амурская область в колонизационном отношении // Вопросы колонизации. – 1909. – № 4. – С. 179–215.
25. Журналы Совещания рыбопромышленников Дальнего Востока в г. Владивостоке в ноябре 1912 г. под редакцией секретаря совещания – заведующего рыбными промыслами Приамурского Управления Государственных Имуществ С.А. Тихенко. Хабаровск: 1912. – 120 с. + Приложения.

26. Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып.2. Исследование сельской экономики Приамурского края между Русско-японской и Первой мировой. Хабаровск: РИОТИП, 2008. – 288 с.
27. Журнал Совещания по вопросам, касающимся колонизации Дальневосточных областей, образованного в 1908 году в г. Хабаровске, при участии высочайше командированного на Дальний Восток товарища главноуправляющего землеустройством и земледелием сенатора Иваницкого. – СПб.: 1908. – 199 с.
28. Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып.3. Амурская экспедиция 2010 года. – Хабаровск: Хабаровская краевая типография, 2010. – 288 с.
29. *Демьяненко А.Н., Дятлова Л.А.* Общий замысел Амурской экспедиции 1910 года и краткий обзор ее Трудов // Ойкумена. – 2010. – № 3. – С. 7–28.

РАЗВИТИЕ В УСЛОВИЯХ НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ В МИРЕ[1]

Хонгёл Хан, *Университет Ханьянг, Южная Корея*

Территории опережающего социально-экономического развития: внутренние и внешние факторы развития

Россия наращивает административные и экономические ресурсы для оживления развития Дальнего Востока. Однако, похоже, цели текущей политики в отношении территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) не слишком отличаются от целей промышленной и торговой политики обычных территорий, что определяет многие ее риски. Промышленная политика содержит такие меры, как развитие инфраструктуры и введение льготных условий инвестирования; целью торговой политики является создание условий для наращивания экспорта и расширения интеграции Дальнего Востока с экономикой Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

При этом вполне очевидно, что цели регионального и промышленного развития не совпадают, хотя могут быть прямо и косвенно связаны друг с другом, поэтому нет никакой гарантии, что успешная реализация промышленной политики автоматически приведет к достижению желаемых целей регионального развития. К тому же, помимо обычных рисков промышленной политики, определенные сложности для реализации планов России создают происходящие изменения современной мировой экономической обстановки и международного экономического регулирования.

Под интеграцией со странами АТР Россия понимает прежде всего привлечение крупных прямых иностранных инвестиций и увеличение своего экспорта. Однако серьезные проблемы, испытываемые странами Азиатско-Тихоокеанского региона в связи с длительной глобальной рецессией, оставляют не так уж много возможностей для реализации амбициозных целей России и могут рассматриваться как самый большой фактор риска для развития ТОСЭР.

[1] №3 2017.

Кроме того, из-за особенностей отраслевой структуры экономики России, ориентированной прежде всего на внутреннее развитие, отечественная индустрия слабо связана с международной промышленной сетью. При этом современная политика в отношении ТОСЭР грешит отсутствием мер по активной интеграции отечественной промышленности в систему международной организации производства, и этот недостаток усиливается с внедрением в России практики импортозамещения, создавая противоречивость в планах.

Таким образом, стратегия развития Дальнего Востока России сталкивается как с внутренними, так и с внешними проблемами.

Внешние факторы: новая ситуация в мировой экономике

Первый фактор – это изменение самих основ мировой экономики.

Длительная рецессия: скорее структурная, чем циклическая

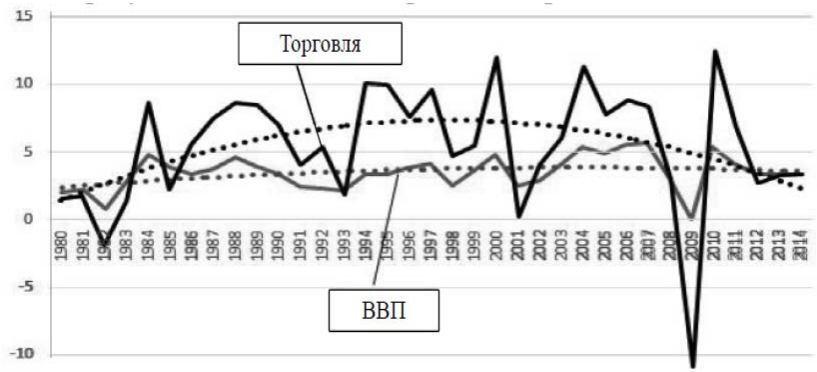
Международная рецессия продолжается уже почти десять лет, за исключением короткого V-образного периода восстановления после мирового финансового кризиса 2008 г. Существует достаточно доказательств того, что эта рецессия носит не циклический, а структурный характер.

Быстрая «*финансиализация*» в первую очередь должна была усилить общую волатильность экономической системы. За последние несколько десятилетий крупнейшие экономические регионы один за другим испытали длительные финансовые кризисы. Развивающимся азиатским странам пришлось направить свои валютные поступления, заработанные благодаря расширению экспорта, на создание страховых запасов, ослабив тем самым реальный внутренний спрос. Такие структурные изменения, как глобальное и внутреннее неравенство доходов и быстрое старение населения в крупных странах, также ведут к снижению общего спроса. Причем эти изменения, скорее всего, кажутся долгосрочными, тогда как стратегические возможности правительств ограничены высоким уровнем госдолга и нарушением баланса полномочий между рыночным и государственным секторами.

Глобализация: зашли в тупик?

Длительное замедление темпов роста мировой экономики может стать концом экспортоориентированного развития, начавшегося с 1980-х годов. Глобализация, которая в течение многих десятилетий была локомотивом роста мировой экономики, воз-

можно, во многих отношениях достигла своего предела. Если с 1980-х до середины 2000-х годов темпы роста мировой торговли были выше, чем экономики в целом, то в последнее время темп роста торговли замедлился (рис. 1). Если эта тенденция продолжится, у развивающихся стран, которые в значительной мере зависят от экспорта, возникнут серьезные проблемы, особенно в восточноазиатском регионе (за исключением Японии). Очевидно, что им потребуется поиск новых вариантов стратегий.



Источник: [1].

Рис. 1. Поворот в противоположном направлении в развитии торговли и темпах роста в 1980–2014 гг.: тупик?

На нынешней стадии глобализация уже не способствует росту, но и сама по себе мировая экономика больше не может дальше развиваться, так как зашла в тупик. Крупнейшие страны не располагают политическим капиталом для усиления системы международного экономического сотрудничества, так как для согласования любой резолюции, призывающей к усилению международного экономического регулирования в целях развития глобализации, международное сообщество вынуждено пожертвовать частью суверенитета. В новых разработках американской внутренней политики показано, что ни одна страна не обладает достаточно большим политическим капиталом для того, чтобы взять лидерство в создании нового механизма глобального экономического сотрудничества. Но есть серьезные проблемы и с эффективностью управления действующей платформой экономического взаимодействия, включая ВТО.

Глобальное и внутреннее неравенство доходов

В 2015 г. МВФ обратил внимание на углубление неравенства доходов в связи с глобализацией. В большинстве крупнейших экономических регионов индекс Джини в последние годы растет, несмотря на некоторое улучшение в определенных сферах экономики. Согласно заявлениям МВФ, это результат технологического неравенства и глобализации. При этом рост неравенства доходов при расширении глобализации может усиливать технологическое неравенство между странами и социальными группами. Поэтому глобальный рост неравенства доходов становится важной причиной пессимистической перспективы будущего мировой экономики.

Второй фактор связан с вопросами регулирования международной торговли. Создание ВТО в 1995 г. было одним из самых важных достижений международного сообщества по либерализации международной торговли. Но оно же привело к бурному росту количества региональных экономических соглашений, имеющих целью предоставление привилегий участникам блоков, что вызвало определенную деформацию распределения мировых ресурсов.

До некоторой степени рост числа таких региональных соглашений является неизбежным результатом развития глобального экономического регулирования. Так, либерализация мирового рынка создала условия для расширения международной организации производства с участием не только глобальных корпораций, но и средних и малых предприятий.

Согласно теории новой экономической географии, улучшение условий доступа на рынок, обеспечиваемое глобализацией, приводит к сосредоточению промышленных производств в крупных регионах либо основных сферах экономики этих регионов. Мало того, что компании склонны оптимизировать размер производства, чтобы получить эффект масштаба, формирование промышленного кластера создает множество внешних эффектов, таких как появление рынков квалифицированной рабочей силы, промежуточных товаров и технологий. Поэтому региональные экономические кластеры, как правило, вызывают дальнейшую концентрацию промышленного производства. А региональные экономические соглашения усиливают интеграцию промышленных производств.

Но стоит отметить, что волна регионализации после создания ВТО достигла своей заключительной стадии. Прежде всего, большинство торгующих стран присоединились к многочисленным региональным торговым договорам. Более двухсот регио-

нальных торговых соглашений остаются в силе, и еще больше было зарегистрировано ВТО. Все они связаны с областями, где наиболее активно развивается промышленное производство. Это североамериканские регионы (западное побережье США, граница между США и Мексикой), европейский регион (страны – члены ЕС и Центральная Европа), Восточная Азия (Китай, Корея, Япония и приграничный район Китая и Юго-Восточной Азии).

Вместе с тем провал соглашения в Дохе[1] показывает, что система многосторонней торговли вошла в ту стадию, когда предельная полезность переговоров стала намного меньше, чем ожидаемый результат дальнейшей либерализации мирового рынка. Очевидно, об этом же свидетельствуют и недавняя приостановка действия Транстихоокеанского партнерства, и кризис Еврозоны с недавним референдумом по выходу Британии из ЕС, и то, что инициатива Китая по созданию Регионального всестороннего экономического партнерства так и не вступила в стадию целенаправленных переговоров.

Очевидно, что дальнейшее создание новых торговых блоков вновь приведет к падению предельной полезности из-за существенного снижения торговых барьеров (благодаря уже заключенным региональным торговым соглашениям), росту экономических затрат и большим политическим усилиям. Недавняя приостановка действия Транстихоокеанского партнерства лучше всего свидетельствует об этом. Активное участие США в Транстихоокеанском партнерстве в последние годы говорит о пессимистическом представлении будущей роли системы многосторонней торговли в содействии доступу на рынок в мировом масштабе. Транстихоокеанское партнерство – это серьезная проверка возможности создания частично многостороннего варианта региональных торговых соглашений. Формально оно – соглашение о свободе торговли в масштабах, которых мир ещё никогда не видел. Его будущее совсем не оптимистично из-за внутренних политических рисков дальнейшей глобализации. Интересно, что широкие общественные круги США предвидят социальные издержки дальнейшей глобализации.

Подведем краткий итог. Деятельность ВТО способствовала стабилизации международной торговли, но оказалась неэффек-

[1] Шестичасовые переговоры нефтедобывающих стран в апреле 2016 г. в Дохе завершились без подписания соглашения.

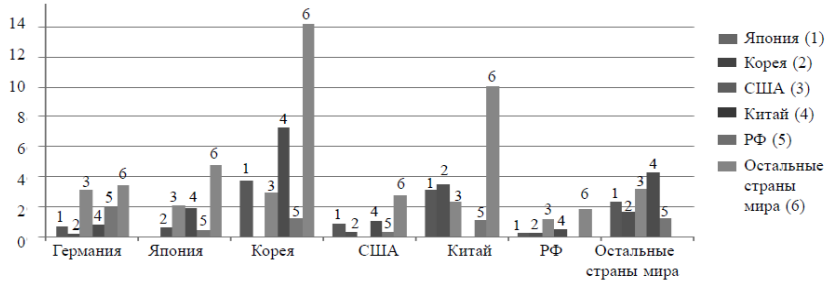
тивной в условиях дальнейшей глобализации. В течение двух прошедших десятилетий децентрализованно растет количество региональных торговых соглашений, которые заменили ВТО в вопросах расширения возможностей доступа на рынок, похоже, достигших уже своего предела. Сегодня перед мировым сообществом встал серьезный вопрос: каким будет регулирование мировой экономики в ближайшие годы – централизованным, децентрализованным, и будет ли оно вообще?

Внутренние факторы: российские отрасли промышленности

Экономика Восточной Азии: глубокое региональное разделение труда и эволюция промышленных сетей. Географически Дальний Восток России относится к Восточной Азии. Это совершенно особый экономический регион, в котором более чем за полвека сложилась уникальная структура разделения труда. Так называемая модель «догоняющего развития региона» описывает последовательное обновление отраслевой структуры в Японии, Корее, на Тайване и некоторых других странах Восточной Азии, начиная от отраслей с интенсивным использованием малоквалифицированного труда до капиталоемких и высокотехнологичных. Начиная с 2000-х годов индустриальная структура макрорегиона стала видоизменяться по мере развития экономики Китая. Разрушение прежней модели догоняющего развития привело к появлению намного более сложного вертикального и горизонтального разделения труда в экономических системах стран Восточной и Юго-Восточной Азии.

С точки зрения структуры торговых потоков промышленная структура Восточной Азии свидетельствует о быстром развитии горизонтальной внутриотраслевой торговли и торговли между предприятиями.

Данные о добавленной стоимости от экспорта в крупных странах мира косвенно иллюстрируют взаимосвязь их промышленного производства (рис. 2). Наиболее высоки эти показатели у Кореи и Китая, что говорит об экспортной ориентации и высокой интегрированности их экономик в международное разделение труда. При этом значительные обратные экспортные потоки свидетельствуют о взаимозависимости экономик этих двух стран.



Источник: рассчитано по данным информационной базы структурной статистики Организации экономического сотрудничества и развития (OECD STAN Database).

Рис. 2. Добавленная стоимость, полученная от экспорта в иностранной валюте, в ряде крупнейших стран, %

Таблица 1

Изменение структуры торговли промышленными товарами между Кореей и Китаем в 1996–2006 гг., %

Вид торговли		1996	2006
Товары промышленного назначения	Межотраслевая:	60,3	39,4
	из Кореи в Китай	52,6	24,4
	из Китая в Корею	8,7	15,0
	Внутриотраслевая:	39,7	60,6
	горизонтальная	2,9	3,6
	вертикальная	36,8	57,0
Промежуточные продукты	Межотраслевая:	65,8	51,6
	из Кореи в Китай	44,2	19,5
	из Китая в Корею	21,6	32,1
	Внутриотраслевая:	34,2	48,4
	горизонтальная	4,7	9,8
	вертикальная	29,5	38,6
Потребительские товары	Межотраслевая:	63,5	60,4
	из Кореи в Китай	23,0	7,9
	из Китая в Корею	40,5	52,5
	Внутриотраслевая:	36,4	39,6
	горизонтальная	3,2	4,4
	вертикальная	33,2	35,2

Источник: рассчитано по данным [3].

Очевидно, что показатели России существенно отличаются от других стран. Доля добавленной стоимости России, получаемой от экспорта, крайне мала, что свидетельствует о ее высокой зависимости от ввоза готовых товаров; кроме того, доля, полученная от экспорта в страны восточноазиатского региона, в России гораздо меньше, чем у всех других рассматриваемых стран.

На примере Кореи и Китая легко убедиться, насколько международные промышленные связи могут изменить структуру товарооборота (табл. 1). За 10 лет в этих странах значительно возросла доля внутриотраслевой торговли, особенно товарами промышленного назначения и промежуточными продуктами.

Российская экономика в глобальной производственно-сбытовой сети

Одной из самых сложных задач дальневосточной стратегии развития России является интеграция в экономику Восточной Азии и тем самым в мировую путем активного совместного использования потенциала региона.

Сегодня Россия в целом практически не включена в международную систему конкурентных преимуществ, за исключением краткого перечня экспортных товаров. Данные таблицы 2 показывают изменение доли добавленной стоимости, полученной от экспорта в иностранной валюте, в общем объеме экспорта, начиная с 1995 г.

Таблица 2

Доля добавленной стоимости крупных стран, полученная от экспорта в иностранной валюте: все отрасли производства, 1995–2011 гг., %

Страна	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011
Германия	14,88	20,22	21,34	24,77	21,87	23,34	25,54
Япония	5,61	7,4	11,12	15,77	11,2	12,73	14,68
Ю.Корея	22,33	29,77	33,02	41,76	37,53	39,24	41,7
Великобритания	18,25	18,05	17,08	19,54	18,89	21,14	23,05
США	11,46	12,58	13,05	15,62	11,6	13,44	15,03
Бразилия	7,83	11,46	11,71	12,54	9,99	10,34	10,77
Китай	33,38	37,28	37,43	31,77	30,82	32	32,16
Индия	9,36	11,28	17,47	22,66	20,97	22,31	24,1
Малайзия	30,5	47,73	45,95	41,23	40,04	41,73	40,62
Россия	13,26	18,31	12,78	13,89	12,7	13,1	13,72

Источники табл. 2–3: рассчитано по данным [4, 5].

Как видим, в России этот показатель за два десятилетия почти не изменился (13,7% против 13,2%). Можно предположить, что экономика России не только очень слабо включена в глобальную производственно-сбытовую сеть, но и коренным образом не меняется даже после активной модернизации отраслевой структуры. В частности, целью российской промышленной политики является прежде всего поддержка внутреннего спроса за счет импортозамещения вместо увеличения объемов экспорта.

Таблица 3

Тенденции изменения добавленной стоимости крупнейших стран, полученной от экспорта в иностранной валюте: основные отрасли обрабатывающей промышленности в 1995 г., 2011 г.

Страна	Производство транспортного оборудования			Металлургия			Производство химических материалов и цветных металлов			Лесная промышленность		
	1995	2011	рост, п.п.	1995	2011	рост, п.п.	1995	2011	рост, п.п.	1995	2011	рост, п.п.
Германия	21,0	32,0	11,0	20,0	38,1	18,1	15,6	32,3	16,7	12,0	20,9	8,9
Япония	6,6	14,2	7,5	10,7	21,5	10,8	8,0	25,8	17,8	4,2	10,7	6,5
Ю.Корея	26,6	37,9	11,3	32,4	50,2	17,8	32,0	64,4	32,4	16,8	28,8	12,0
Великобритания	28,6	40,1	11,5	24,3	45,0	20,7	21,8	38,4	16,6	15,3	19,6	4,3
США	20,0	28,9	8,9	15,7	27,2	11,5	12,1	23,6	11,5	9,2	11,9	2,2
Бразилия	12,2	19,5	7,3	12,7	15,4	2,7	12,8	16,6	3,8	7,0	9,5	2,5
Китай	46,8	29,9	16,9	34,3	32,5	1,8	49,5	41,4	8,1	50,2	42,0	8,2
Индия	13,9	32,0	16,1	17,7	40,2	22,5	15,9	44,3	28,4	13,6	24,8	11,2
Малайзия	33,6	53,2	17,6	45,8	55,7	9,9	28,3	41,3	13,0	25,1	28,8	3,7
Россия	22,9	31,6	8,7	14,9	22,7	7,8	16,8	15,6	1,2	17,1	19,6	1,5

В табл. 3 представлены данные о доле добавленной стоимости, полученной от экспорта, в общем объеме экспорта в основных отраслях обрабатывающей промышленности, что характеризует особенности отраслевой международной сети. Отрасли тяжелой промышленности и химическая относительно активно интегрируются в глобальную производственно-сбытовую сеть, в то время как в развитии текстильной, пищевой и лесной отраслей трудно найти определенную тенденцию. Высокоразвитые

Продолжение табл. 3

Страна	Пищевая			Производство электронного и электротехнического оборудования			Производство машинного оборудования			Текстильная		
	1995	2011	рост, п.п.	1995	2011	рост, п.п.	1995	2011	рост, п.п.	1995	2011	рост, п.п.
Германия	16,1	27,5	11,4	17,1	25,1	8,0	15,6	26,6	11,0	22,2	30,7	8,5
Япония	6,8	12,7	5,9	6,7	16,9	10,2	5,7	14,3	8,6	7,8	23,9	16,1
Ю. Корея	16,4	35,6	19,2	27,8	41,7	13,9	31,2	40,8	9,6	21,2	35,3	14,1
Великобритания	18,8	26,3	7,5	29,7	32,0	2,3	22,4	33,0	10,6	19,9	26,8	6,9
США	8,9	13,5	4,6	19,5	14,7	4,8	15,7	23,9	8,2	14,9	18,3	3,4
Бразилия	7,4	9,7	2,3	13,2	19,8	6,6	10,6	16,1	5,5	6	8,8	2,8
Китай	38,9	25,4	13,5	72,6	53,8	17,8	40,0	30,4	9,6	43,2	26,4	16,8
Индия	7,2	12,1	4,9	15,3	32,4	17,1	16,3	32,6	16,3	9,7	19,8	10,1
Малайзия	22,6	32,6	10,0	46,8	66,3	19,5	46,0	51,9	5,9	37,3	49,2	11,9
Россия	17,3	17,1	0,2	20,8	27,3	6,5	19,2	28,4	9,2	26,5	26,5	0

промышленные страны, такие как Германия, Япония и Корея, быстро интегрируются в глобальную производственно-сбытовую сеть, причем во многих отраслях одновременно. Китай демонстрирует разнонаправленные тенденции для разных отраслей, что свидетельствует о переходе к развитию отечественного производства. Индия же быстро продвигается в сторону интеграции в глобальную сеть.

План по развитию ТОСЭР: обычная промышленная политика?

Судя по всему, ядром новой политики развития ТОСЭР, пришедшей на смену прежним планам социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкала, является развитие промышленной и экспортной базы. Государственная поддержка ТОСЭР осуществляется в виде развития инфраструктуры, предоставления налоговых льгот, выдачи неограниченного количества рабочих виз и т.п., то есть содержит все известные сегодня в мире меры промышленной политики в отношении особых экономических зон.

Успешность любой промышленной политики зависит от трех главных элементов: 1) мобилизации достаточного объема ресурсов, 2) эффективного их направления на решение целей и 3) эффективного управления создаваемыми производственными мощностями в долгосрочной перспективе.

На наш взгляд, нельзя быть уверенным в реализации даже первого элемента промышленной политики в отношении ТОСЭР. Определить нужный размер бюджета программы просто невозможно – из-за отсутствия норм и стандартов относительно размера, порядка снабжения и прочих плановых мероприятий. Кроме того, вполне вероятны серьезные проблемы в организации выполнения плана финансовыми, налоговыми, правовыми, трудовыми и таможенными органами низового уровня. В частности, существует значительный риск задержки финансирования со стороны региональных органов власти, которые ответственны за половину затрат в инфраструктуру (табл. 4).

Таблица 4

Часть бюджета развития ТОСЭР на 2015–2025 гг.

Цель программы	Источник финансирования	Сумма, млрд руб.	Доля, %	Доля в общей сумме финансирования программы, %
Создание сети ТОР и экспортно-ориентированного производства	– федеральный бюджет – внебюджетные средства Всего	69,1 69,1 138,3	51,1 49,9 100	3,9
Реализация инвестиционных проектов на основе государственно-частного партнерства по социально-экономическому развитии. территорий	– федеральный бюджет – консолидированный бюджет субъекта РФ – внебюджетные средства Всего	221,0 17,8 2 698,4 297,3	7,6 1,5 91,8 100	83,4
Развитие человеческого капитала в целях программы	–федеральный бюджет – консолидированный бюджет субъекта РФ – внебюджетные средства Всего	142,9 67,0 149,3 399,3	39,8 18,6 41,6 100	10,2

Источник: [6].

Не лучше обстоит дело и с реализацией других элементов. С экономической точки зрения план развития ТОСЭР основан на создании возможностей для снабжения, а не спроса на поставки. Даже если в его рамках удастся консолидировать достаточные объемы производственных мощностей, их возможности в долгосрочном плане довольно сомнительны, учитывая геоэкономическое положение регионов Дальнего Востока.

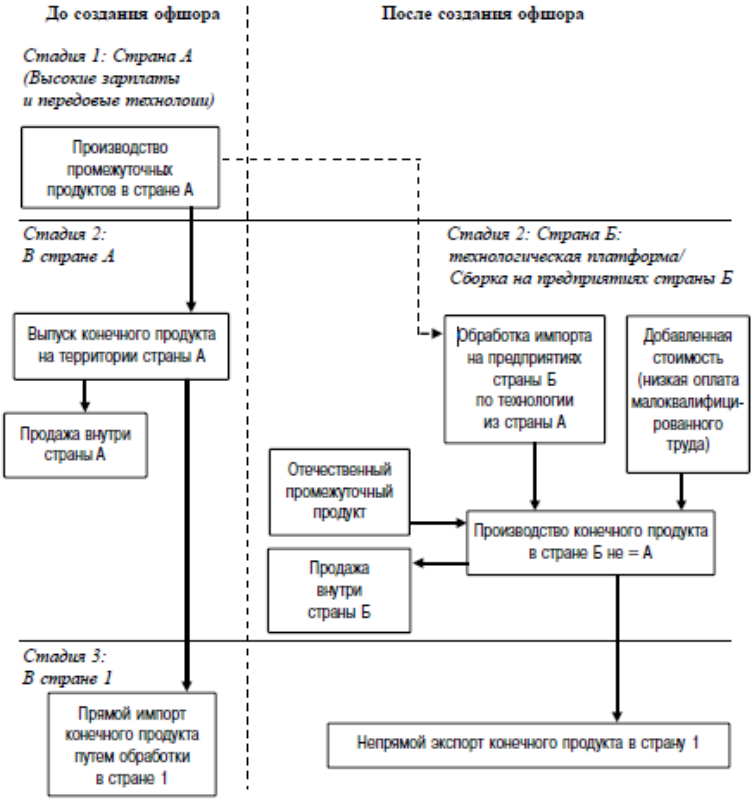
Промышленное сотрудничество с АТР. Российские лидеры неоднократно публично признавали, что успех социально-экономического развития Дальнего Востока зависит от его эффективной интеграции в экономику Азиатско-Тихоокеанского региона. Но после многих десятилетий отсутствия внимания со стороны государства к этому региону для успешной реализации объявленных планов вряд ли достаточно одной политической заинтересованности. Памятуя о названных положениях теории новой экономической географии, нужно ставить вопрос о том, сможет ли Россия создать на Дальнем Востоке промышленный кластер, который будет критически важен для функционирования и развития международной промышленной сети.

В этом плане, на наш взгляд, ориентация на меры по привлечению в стратегические отрасли региона не государственных, а прямых иностранных инвестиций[1] стратегически неверна, поскольку основной мотивацией большинства иностранных инвесторов является использование в своих интересах местных рынков, а возможности для появления рыночного спроса на востоке России отсутствуют (в основном – из-за небольшой численности населения). Очевидно, государственный сектор должен направлять свои ресурсы на развитие ключевых производственных мощностей, а не только на создание инфраструктуры в рамках программ промышленного и регионального развития.

Отметим, что в последние годы Азиатско-Тихоокеанский регион стал более конкурентоспособным с точки зрения возможности привлечения прямых иностранных инвестиций,

[1] Фактически в 2015 г. планировалось, что Владивосток будет «портом свободной торговли» с особым налоговым и законодательным режимом для бизнеса и инвесторов, свободной таможенной зоной с безвизовым посещением, и государство создаст для жителей порта свободную дорожную и инженерную инфраструктуру. Кроме того, жителям порта будут предоставлены преференции и льготы на подоходный налог: в первые пять лет льготный тариф будет снижен до уровня не более 5% и в следующие пять лет – не более 10% [6].

поскольку частный сектор расширяет практику офшоров и разделения производственного процесса. По состоянию на 2015 г. Вьетнам стал третьей страной по величине экспорта в Корею после Китая и США. Как мы уже говорили, в Китае доля добавленной стоимости от экспорта быстро сокращается. Эти изменения свидетельствуют о динамичном характере процессов интеграции стран региона в глобальную производственную сеть. Благодаря техническому прогрессу и глобализации производственные капиталы становятся более мобильными, чем когда-либо, и стремятся влиться в глобальную сеть производства для повышения конкурентоспособности (рис. 3).



Источник: [3].

Рис. 3. Схема организации международной сети производства с помощью офшорных предприятий

Таким образом, открытие внутреннего рынка и введение преференций для прямых иностранных инвестиций (что и предполагается сделать в ТОСЭР) сегодня являются только необходимыми, но не достаточными условиями промышленного развития. Иными словами, использование функционального подхода в создании инфраструктуры с целью устранения дефектов рыночного регулирования может быть недостаточно обоснованным, поскольку такой подход в принципе не позволяет изменить современную структуру распределения национальных ресурсов между отраслями.

Примечательно, что в предыдущих вариантах промышленной политики использование выборочного подхода к перераспределению ресурсов в пользу некоторых отраслей Дальнего Востока, похоже, было до некоторой степени необходимым для создания нужного объема производственных возможностей в этом регионе. И сегодня с точки зрения целей регионального развития задачей экономической политики должна стать оптимизация эффекта пространственного перетока в другие регионы. По нашему мнению, выборочный подход в виде создания особых экономических зон должен заключаться в формировании промышленных сетей, интегрированных с отраслями промышленности соседних экономических зон, т.е. ориентироваться нужно на создание отдельных недостающих процессов производства, а не целых отраслей.

Со стратегической точки зрения политика распределения ресурсов должна не замыкаться в рамках отдельного регионального экономического объединения, а переориентироваться на развитие кооперации в системе разделения труда с соседними странами. Например, участие в различных площадках сотрудничества, таких как Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество, Транстихоокеанское партнерство и Региональное всестороннее экономическое партнерство полезно с точки зрения долгосрочных региональных целей, чего не дают региональные площадки. Интеграцию Дальнего Востока в АТР следовало бы рассматривать как инициативу «снизу», а целью политики должно стать соблюдение «международных общественных интересов» в международной организации производства на Дальнем Востоке.

Заключение

Эта статья посвящена рассмотрению двух основных проблем политики развития ТОСЭР в России. Одна из них возникает в связи с изменениями мировой экономической обстановки: уже в обозримом будущем мировой экономике предстоит столкнуться с проблемами, связанными с различными структурными изменениями, хотя возможности их международного регулирования сокращаются. Традиционно ключевым фактором успешности любой промышленной политики является вопрос о компенсации затрат по наращиванию производственных мощностей за счет продвижения на мировые рынки сбыта. Очевидно, что текущее положение мировой экономики едва ли сулит какие-либо благоприятные условия в этом плане. При этом участие в различных площадках международного экономического сотрудничества уже не кажется выигрышной стратегией ввиду утраты ими своего влияния.

Текущие меры по открытию границ и обеспечению интеграции региона в экономику АТР (такие как создание режима портофранко во Владивостоке) плохо учитывают сложившееся положение. Чтобы исправить этот недостаток и активизировать международное сотрудничество, России, вероятно, стоило бы рассмотреть более серьезные политические и юридические меры, например, такие как создание «юридически независимой таможенной территории» по правилам ВТО во Владивостокской области, и позволить местным органам власти независимое вступление в международное сотрудничество.

Внутренняя проблема развития ТОСЭР вызвана структурными особенностями российской промышленности. В стране практически отсутствуют возможности использования международной системы сравнительных преимуществ (за исключением некоторых позиций экспорта). Стратегия промышленного развития России характеризуется функциональным, а не выборочным подходом. Поэтому крайне сомнительно, что Россия планирует свое участие в международной организации производства, хотя именно это является одним из существенных элементов любой промышленной политики. Не говоря о других аргументах «за» или «против» выборочного подхода, для нас несомненна, по крайней мере, необходимость перераспределения ресурсов в пользу некоторых отраслей Дальнего Востока и создание достаточной базы для эффективного достижения желаемого результата с после-

дующей оптимизацией региональных побочных эффектов. Именно на это должны ориентироваться особые экономические зоны ТОСЭР, чтобы создать платформу для интеграции промышленного производства с соседними экономическими субъектами.

Литература

1. *Lee and Chung.* The New World Order of Trade and Finance and Implications for Korea // Korea Economic Forum, 2015.
2. ВТО. Региональные торговые соглашения: факты и цифры. URL: https://www.wto.org/english/tratop_e/region_e /regfac_e.htm
3. *Das G., Han H.* Trade in Middle Products between South Korea and China: A Survey on the Extent of Offshore Production Sharing // The Oxford Handbook of Offshoring and Global Employment. Ashok Bardhan, Dwight M. Jaffee, and Cynthia A. Kroll (eds) – 2012, Apr.
4. *Han Hongyul, Yoon Sungwook, Byun Hyun Sub, Wonm Park Ji.* A Study on the Strategic Industrial Cooperation among Korea and the Eurasian Countries // KIEP Studies in Comprehensive Regional Strategies, 2015, Korea.
5. ОЭСР-ВТО: Статистические данные о добавленной стоимости в торговле. URL: http://stats.oecd.org BrandedView.aspx?oecd_bv_id=tiva-data-en&doi=data-00648-en
6. *Igolkina L.M.* Territories of Advanced Socio-economic Development: Their Importance, Establishment Particularities and Governance Methods // Mediterranean Journal of Social Sciences. – 2015. – Vol. 6. – № 6. – P. 7.

НОВАЯ МОДЕЛЬ РОСТА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА[1]

В.К. ЗАУСАЕВ, *доктор экономических наук, директор*
Н.А. КРУЧАК, *зам. директора по науке*
В.П. БЕЖИНА, *ФАУ «ДальНИИ рынка», Хабаровск*

Объективная необходимость создания ТОР

Экономика Дальнего Востока высокозатратна. Поэтому в период рыночных преобразований ускоренное развитие получили сырьевые отрасли, продукция которых востребована сопредельными государствами. Высокие издержки производства определяют четыре фундаментальных фактора (удаленность региона от рынков, его окраинность, северность и пионерность освоения), которые нельзя устранить, а можно только нивелировать за счет соответствующих государственных действий. Сегодня они реализуются Правительством РФ, в том числе через федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» [1].

Сама постановка вопроса о создании на локальных пространствах Дальнего Востока особых режимов хозяйствования исходит из предыдущего опыта его освоения. Даже при плановой экономике не было возможности для равномерного развития макрорегиона: формировались опорные узлы, получившие название территориально-производственных комплексов. В условиях рыночного хозяйства пространственная дифференциация еще усилилась, обострилась необходимость формирования ограниченных территорий интенсивного развития, дающих импульс не только сопредельным районам, но и всей региональной социально-экономической системе. Масштабность этой идеи во многом связана с растущими ожиданиями активной интеграции российской экономики в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР).

Подобные институты роста, достаточно широко распространенные за рубежом, не только оказывают положительное влияние на социально-экономическую обстановку, но и превращают эти локальные территории в полюсы роста. Благодаря государственной поддержке проводится реструктуризация экономики в инновационном

[1] №2 2017.

направлении. Вместе с тем государство не вмешивается напрямую в экономические процессы. С помощью разных макроэкономических институтов оно «поправляет» действия рыночных механизмов, стремясь создать наиболее благоприятные условия для их эффективного функционирования. Формы и инструментарий государственного воздействия зависят от выбранной модели социально-экономического регулирования, особенностей структурной политики, динамики демографических процессов и других факторов.

Структурные особенности и эффективность производств

В субъектах Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа сформировано 13 ТОР (на 01.01.2016), каждая из которых имеет свою отраслевую направленность. Анализ структуры инвестиций и выручки производственных видов экономической деятельности 96 юридических лиц, получивших статус резидента, показал преобладание обрабатывающих производств. Это говорит о стремлении предпринимателей строить предприятия с повышенной добавленной стоимостью. На втором месте (с большим отставанием) – сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство.

Наибольшее число проектов в рамках ТОР реализуется резидентами в Приморском (25) и Хабаровском (20) краях. Несколько уступают им Камчатский край (17), Республика Саха (Якутия) (10) и Чукотский автономный округ (10). Магаданская область не принимает участия в создании и развитии ТОР, поскольку на ее территории действует особая экономическая зона.

Расчеты рентабельности продаж резидентов ТОР к 2020 г. в Дальневосточном федеральном округе при общем и особом (льготном) режимах налогообложения (табл. 1) показали, что ее прирост будет незначительным и составит от 5,8 п.п. в Хабаровском крае до 9,0 п.п. – в Чукотском автономном округе. Объясняется это структурой производства: обрабатывающие предприятия показывают меньшую эффективность. Обращает на себя внимание ожидаемый более высокий рост рентабельности продаж резидентов северных субъектов макрорегиона.

Основная экономия приходится на налог на прибыль: от 53 до 80%. Но в условиях неустойчивой экономики и низкой конкурентоспособности дальневосточной продукции ее получение достаточно проблематично. Развитие более высоких переделов и инновационных производств будет способствовать росту заработной

платы. Поэтому введение льготного норматива по страховым взносам, обнуление налогов на имущество и землю являются наиболее стабильными инструментами снижения затратности бизнеса резидентов.

Таблица 1

Рентабельность продаж по общему и особому режиму хозяйствования резидентов ТОР в субъектах ДФО в 2020 г., %

Субъект РФ в ДФО	Режим хозяйствования		Прирост, п.п.
	общий	особый для резидентов ТОР	
Республика Саха (Якутия)	22,5	30,7	8,2
Камчатский край	17,4	25,4	8,0
Приморский край	17,3	24,9	7,6
Хабаровский край	12,1	17,9	5,8
Амурская область	22,1	28,8	6,7
Сахалинская область	18,0	26,2	8,2
Чукотский автономный округ	16,5	25,5	9,0

Источник: рассчитано «ДальНИИ рынка».

В условиях продолжающейся рецессии экономика Дальнего Востока, особенно южных регионов, находится в достаточно сложном положении [2]. Создание ТОР со своими особыми режимами хозяйствования призвано снизить себестоимость производства, активизировать инфраструктурное обустройство территории, упростить взаимодействие бизнеса и власти, что в конечном итоге повысит конкурентоспособность дальневосточной экономики и привлекательность ее для инвесторов. Но необходимо учесть масштабы и отраслевые особенности их влияния. Потенциальная эффективность резидентов определялась с учетом того, что они только начинают свою деятельность.

В методологическом плане акцент делался на наиболее узкие места функционирования экономики макрорегиона: трудовые ресурсы и инвестиции. Определялись показатели эффективности, в основе которых лежали эти факторы производства: производительность труда и инвестиционная отдача. С учетом сложности получения «длинных» кредитов для анализа использованы также показатели сальдированного финансового результата и рентабельности деятельности организаций.

Проведены укрупненные расчеты по видам экономической деятельности, заявленным резидентами проектов. Предполагалось, что если эффективность деятельности будет выше средней по субъекту, то существует потенциальная возможность улучшить динамику развития региона, в противном же случае результат окажется обратным.

Расчеты показали, что наихудшие показатели ожидаются в обрабатывающих производствах: производительность труда в них во всех субъектах макрорегиона ниже средних значений. По инвестиционной отдаче и сальдированному финансовому результату положение несколько лучше.

Среди регионов ДФО менее благоприятные потенциальные возможности улучшить динамику основных макропоказателей за счет резидентов ТОР наблюдаются в Хабаровском крае.

Наибольший прирост валовой добавленной стоимости как в абсолютных, так и относительных значениях приходится на Амурскую область (табл. 2). Объясняется это размещением здесь высокоприбыльного нефтеперерабатывающего предприятия ОАО «Амурская энергетическая компания». На втором месте находится Приморский край. Здесь «погоду делает» судостроительное предприятие ОАО «Дальневосточный завод “Звезда”». Небольшие по размеру предприятия ТОР «Кангалассы» в Республике Саха (Якутия) дают наименьший прирост добавленной стоимости.

Таблица 2

Прирост валовой добавленной стоимости в субъектах РФ в ДФО за счет деятельности резидентов ТОР в 2020 г.

Субъекты РФ в ДФО	ВРП в 2014 г., млн руб.	Прирост ВДС за счет резидентов в 2020 г., млн руб.	Прирост, %
Республика Саха (Якутия)	660150,0	540,0	0,08
Камчатский край	145419,9	2074,5	1,43
Приморский край	643464,9	28313,1	4,40
Хабаровский край	549289,3	8237,8	1,50
Амурская область	235388,8	38180,8	16,22
Сахалинская область	793481,6	1335,7	0,17
Чукотский автономный округ	56556,2	2828,7	5,00

Источник: рассчитано «ДальНИИ рынка».

Таким образом, формирование территорий опережающего развития – это первый шаг зарождения новой экономики в Дальневосточном федеральном округе, базирующейся не только на ресурсодобывающих отраслях, но и на более высоких переделах. Но хватит ли для этого мер государственной поддержки резидентов ТОР?

Действенность механизма ТОР и возможности его совершенствования

В условиях плановой экономики себестоимость дальневосточной продукции была выше аналогов, произведенных в других регионах страны, в 1,5–1,7 раза. Например, издержки на заготовку древесины в Хабаровском крае в 1987 г. превышали среднее значение по Минлесбумпрому СССР в 1,3 раза, клееную фанеру – в 1,4, целлюлозу товарную – в 1,6. То есть чем глубже передел, тем больше удорожание.

В настоящее время картина изменилась, в частности, уменьшилась разница по заработной плате. Если еще в 1995 г. средняя зарплата в макрорегионе превышала среднероссийскую в 1,7 раза, то в 2016 г. – в 1,2 раза, а по некоторым южным субъектам макрорегиона стала ниже, чем в среднем по стране. И это с учетом того, что минимальная дальневосточная надбавка здесь составляет 60%. Региональный бизнес для повышения конкурентоспособности экономит на заработной плате работников.

В то же время усилилось удорожающее влияние транспортных и энергетических тарифов. Северность многих территорий и их удаленность от товарных рынков существенно влияют на себестоимость продукции. Так, к примеру, в строительной отрасли удорожание составляет 1,8 раза, а по отдельным видам продукции – до 2,8 раза. По величине прожиточного минимума превышение в макрорегионе против среднероссийского значения в 2016 г. составляло 1,5 раза.

Проведенные расчеты показали, что экономия по налогу на имущество и социальным платежам резидентов ТОР по субъектам РФ в ДФО колеблется от 1,6% в Амурской области до 6,1% в Чукотском автономном округе. Если учесть льготы по налогу на прибыль, то экономия повысится: от 6,8% в Хабаровском крае до 11,4% в Республике Саха (Якутия). Но прибыль еще необходимо получить. **Поэтому в соизмерении с объективным удорожанием производства в ДФО вводимые льготы не обеспечивают конкурентоспособность региональной продукции. Необходи-**

мы более кардинальные действия по совершенствованию механизмов развития ТОР.

Начинать процесс следует с решения общерегиональных проблем. Фундаментальные факторы, увеличивающие затратность экономики Дальнего Востока, усугубляют общероссийские проблемы: отсутствие «длинных» кредитов, неразвитость производственной и социальной инфраструктуры, дефицит квалифицированной рабочей силы. Принимая во внимание дефицитность федеральных и региональных бюджетов и, следовательно, ограниченность государственной поддержки, следует установить четко выверенные приоритеты развития ТОР.

Прежде всего, надо вспомнить опыт освоения южного Сахалина Японией в 1905–1945 гг. Во-первых, регион был самодостаточным: вывозилось промышленной продукции в два раза больше, чем ввозилось [3. С. 27]. Во-вторых, экономика развивалась вокруг сырьевых отраслей: лесной, угольной, рыбной. С одной стороны, создавались предприятия по воспроизводству возобновимых природных ресурсов, с другой – развивались высокие перерабатывающие переделы (целлюлозно-бумажные заводы). В-третьих, государство поддерживало инфраструктурные проекты: построена железная дорога, аэропорты и др. В-четвертых, в целях самообеспечения развивались сельское хозяйство и углехимия.

Подобный опыт свидетельствует о том, что в центре цепочек добавленной стоимости должны быть сырьевые производства, содержащие ренту. Первый шаг в этом направлении сделан через «льготы в обмен на инфраструктуру». Распространив же налоговые льготы через кумулятивную систему, можно заинтересовать ресурсодобывающие предприятия в развитии высоких переделов. Смысл кумулятивной системы – предоставление минимальных льгот собственно ресурсодобывающим предприятиям. Например, резиденту, разрабатывающему проект в ресурсопользовании, установить пониженную ставку налога на прибыль, а также по НДПИ. Если же он начинает воспроизводить потребляемый им ресурс и проводит геологоразведку недр, то ему предоставляется льгота по арендной плате. Когда приобретается перерабатывающее оборудование и строится деревообрабатывающий или горно-обогатительный комбинат, то на этот передел обнуляются также налоги на прибыль, на имущество, земельный.

С дальнейшим развитием транспортной и энергетической инфраструктуры при соблюдении принципов экологической безо-

пасности предоставляется льгота по таможенным пошлинам на ввозимые оборудование и материалы. Они освобождаются от уплаты налога на добавленную стоимость. Следующий шаг – подготовка кадров для своего предприятия: развитие профессионального образования и науки, системы медицинского обслуживания. В этом случае устанавливается пониженная ставка страховых взносов, например, в 20%. Государство ничего не теряет, так как проект является новым производством, и выпадения доходов бюджета не происходит. Подобный механизм можно реализовать также в проектах государственно-частного партнерства, региональных инвестиционных проектах и др.

Необходимо учесть негативный опыт создания особых экономических зон на Дальнем Востоке. Один из последних – портовая особая экономическая зона в г. Советская Гавань. Особые режимы хозяйствования, создающие благоприятные возможности для прихода бизнеса, – необходимые, но не достаточные действия. Требуется их конкретизация в виде прорывных проектов и мер их государственной поддержки. Причем эти проекты должны максимально вписываться в естественную среду регионального воспроизводства, а не конкурировать и, тем более, не замещать исторически сложившиеся и действующие отрасли и производства. Они должны выполнять геостратегическую роль, то есть решать долговременные фундаментальные задачи. Из современных ТОР этим критериям отвечают в полной мере потенциальные полюсы роста «Комсомольск» (инновационный перерабатывающий кластер) и «Большой Камень» (океаническое машиностроение).

В рамках промышленной политики России необходимо проводить масштабную деятельность по сокращению затрат, особенно в естественных монополиях и крупных госкорпорациях. Здесь есть существенные резервы снижения себестоимости: опережение роста производительности труда по сравнению с заработной платой, редукция заработной платы топ-менеджеров, освобождение от непрофильных активов и др.

В условиях дефицитности федерального и региональных бюджетов и низкого уровня инфраструктурного обустройства территории Дальнего Востока необходимо активнее использовать механизмы государственно-частного партнерства. Такой опыт нарабатывается, необходимо распространить его в ТОР.

Серьезную критику вызывает невысокий уровень бизнес-планов проектов. Вряд ли под них можно получить кредиты бан-

ков. Вызывает сомнения и заявленная высокая эффективность проектов: некоторые показатели в 10 и более раз превышают среднеотраслевые оценки. Следует активнее привлекать к их оценке региональных экспертов. В свою очередь и региональные органы власти должны участвовать в этом процессе, соотнося направления деятельности потенциальных резидентов, их эффективность со стратегическими приоритетами и целевыми установками территории.

Наконец, необходимо распространить особый режим хозяйствования не только на новые, но и на действующие предприятия. Дефицит «длинных денег» и высокий процент – долговременная проблема. Действующему бизнесу ее решить проще, используя прибыль или имеющийся капитал в качестве залога. Но, чтобы не снизить налогооблагаемую базу регионального и местного бюджетов, следует ввести «планку отсечения», приняв за основу налоговые и социальные платежи на уровне двух-трех последних лет.

Возникающие при развитии механизма ТОР правовые и экономические проблемы предлагаем решать на примере пилотного ТОР «Комсомольск». Это уникальный по структуре экономики и ценностным ориентирам населения центр промышленной агломерации «Комсомольск – Амурск – Солнечный». Не случайно здесь действует долгосрочный комплексный план социально-экономического развития. Реализация ТОР «Комсомольск» должна показать, по какой модели развития двигаться Дальнему Востоку, возможно ли создание в макрорегионе инновационных промышленных комплексов, или следует развивать сырьевые отрасли, в лучшем случае, с первичными переделами?

В рамках этого проекта возможно расширение территории ТОР не только на весь г. Комсомольск-на-Амуре, но и сопредельные с ним Амурский, Комсомольский и Солнечный районы. Тогда цепочки добавленной стоимости сформируются не только в машиностроении, но и в других отраслях (лесной, нефтеперерабатывающей, цветной металлургии, рыбной).

Для реализации одной из основных задач – закрепления населения и повышения качества жизни – предлагается установить здесь выплату дальневосточных и стажевых надбавок из федерального бюджета [4. С. 34]. Поскольку дополнительные выплаты коснутся только работающих в реальном секторе экономики, с учетом потерь социальных платежей они составят около 40 млрд

руб. Это – большая нагрузка на бюджет, и задачу надо решать поэтапно. Но будет и компенсация в виде выхода из тени части бизнеса, роста НДФЛ, активизации малого и среднего предпринимательства.

Что касается тактических действий, то необходимо на региональном уровне разработать концепцию каждого ТОР, утвердить для резидентов форматы бизнес-планов, соответствующие требованиям ведущих банков страны, увеличить срок предоставления налоговых льгот по федеральным налогам для резидентов ТОР, реализующих крупные инвестиционные проекты; обеспечить адресное сопровождение крупных резидентов, особенно якорных зарубежных инвесторов. Потребуется также внести изменения в Налоговый кодекс Российской Федерации по установлению налоговых льгот индивидуальным предпринимателям-резидентам ТОР, упростить порядок получения кредитов под проекты резидентов от профильных институтов развития и изыскать возможность финансирования проектно-сметной документации на строительство инфраструктурных объектов в ТОР за счет средств Фонда развития Дальнего Востока и Байкальского региона.

Литература

1. О территориях социально-экономического развития в Российской Федерации: федеральный закон от 29.12.2014. URL: http://www.consultant.ru/
2. *Заусаев В.К.* Чукотка: новая модель развития Дальнего Востока? // Проблемы Дальнего Востока. – 2015. – № 4. – С. 141–146.
3. *Коу Б.З.* Корейцы на Сахалине. – Ю.-Сахалинск, 1993.
4. *Заусаев В.К., Бурдакова Г.И., Крузак Н.А.* Сценарии развития и конкурентоспособность экономики российского Дальнего Востока // ЭКО. – 2016. – № 1. – С. 26–34.



РАЗДЕЛ II. Развитие территории

ПУТИ-ДОРОГИ[1]

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 получат 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.

[1] № 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[1]. 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

[1] Сибирь и Великая Сибирская железная дорога // Министерство финансов. Департамент торговли и мануфактуры. – С.-Петербург: Типография И.А. Ефрона. Прачешный переулок № 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 желания 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.

СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ЭКОНОМИКИ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА[1]

В.К. ЗАУСАЕВ, *доктор экономических наук, директор*
Г.И. БУРДАКОВА, *кандидат экономических наук,*
Н.А. КРУЧАК, *ФАУ «ДальНИИ рынка», Хабаровск*

Основные концепции развития

В последнее время много говорится о новой модели развития Дальнего Востока [1]. Но какая концепция лежит в ее основе? Ведь руководящая идея вытекает из поставленной Россией перед макрорегионом цели. Что должен он сделать для страны, руководствуясь геостратегическими интересами и обеспечивая ее безопасность? Укрупненно можно назвать три концепции, реализующиеся по своим сценариям.

Первый сценарий. *Консервативно-сырьевой, обеспечивающий постепенное вхождение экономики Дальнего Востока в Азиатско-Тихоокеанский регион*. Это движение методом «проб и ошибок», когда отсутствует системное видение будущего развития макрорегина. Его можно отнести к инерционному развитию, то есть сохранению заложенных в предыдущие годы факторов роста. Он базируется на достаточно высокой инвестиционной активности в нефтегазовом секторе. Усилится сырьевая специализация. Перспективы создания масштабных перерабатывающих производств в ресурсодобывающем секторе ограничатся первичными переделами. Во внешнеэкономической деятельности акцент будет сделан на Китае, который активизирует свою инвестиционную деятельность. В ограниченных масштабах развитие получат концессионные отношения с привлечением иностранного капитала. Реальные ухудшение динамики доходов населения и снижение потребительского спроса отрицательно скажутся на развитии здравоохранения, образования и жилищно-коммунальной сферы.

Оживление возможно при активизации среднего и малого бизнеса за счет модернизации банковской и инновационной систем, обеспечивающих облегченный доступ компаний к ресурсам раз-

[1] №1 2016.

вития. Потребуется создание системы преференций в форме налоговых льгот, поддержки экспорта, урегулирования проблем, сдерживающих развитие бизнеса, включая избыточное государственное администрирование. Введение особых режимов хозяйствования, например, территорий опережающего социально-экономического развития, в силу ограниченности государственной поддержки не придаст импульс развитию макрорегиона.

Дифференциация территориального развития (муниципальных образований) усилится. Решение социально-экономических проблем сохранится на уровне риторики, поэтому процесс сокращения демографического потенциала, особенно в качественном отношении, продолжится.

Второй сценарий. *Либерально-сырьевой с усилением логистического направления, посредством которого осуществляется массированное вхождение России через Дальний Восток в экономику Азиатско-Тихоокеанского региона*. По сути, произойдет бросок в глобализацию. Широкое распространение получат концессионные отношения. Они коснутся наиболее масштабных месторождений нефти, газа, железной руды, угля и др. Крупнейшие иностранные корпорации станут главной движущей силой развития региона.

Реализация этого сценария базируется на усилении транзитной роли региона, диверсификации внешнеэкономических связей (Китай, Япония, КНДР, Республика Корея и др.). Осуществятся масштабные транспортные проекты «Европа – АТР (Япония)», а также нефтегазовые трубопроводы «Дальний Восток – АТР». Драйвером здесь выступит Сахалин с железнодорожными мостами на материк и о. Хоккайдо (Япония). Создание «евразийского моста» – высокоскоростного прямого железнодорожного пути через Сахалин «Япония – Россия – Европа» – уменьшит срок прохождения грузов до 10 суток. Строительство на юге острова тепловой электростанции на парогазовых установках и передача электроэнергии по подводному кабелю станут основой энергомоста «Сахалин – Япония». В дальнейшем к нему может быть подключена Тугурская приливная электростанция.

Открытие внутренних инвестиционных и товарных рынков приведет не только к форсированному поступлению значительных иностранных капиталов, но и росту импорта готовых товаров, свертыванию недостаточно конкурентоспособных местных

перерабатывающих производств. Усилится истощительное природопользование. Островки конкурентоспособных производств, отвечающих мировым требованиям качества, начнут все больше отрываться от массы деградирующих, теряющих возможности качественного технологического и кадрового обновления предприятий. Расширится привлечение иностранных работников, а также российских специалистов-вахтовиков. Сфера приложения труда рядовых дальневосточников ограничится.

Вместе с тем, исходя из соотношения «результаты – затраты», концессионные отношения будут наиболее эффективными. Это показали наши расчеты на примере Сахалинской области [2]. Россия получит значительные финансовые ресурсы для решения стоящих перед ней проблем с меньшими социальными издержками. Подобная задача перед Дальним Востоком уже стояла в 1960–1970-е годы, когда стране нужна была конвертируемая валюта для освоения нефтяных месторождений Западной Сибири и прокладки трансконтинентальных трубопроводов. И он ее решил, благодаря чему Россия за счет нефти и газа пережила тяжелые годы рыночных реформ.

Однако социальная политика сведется к минимизации гарантий для местных жителей. Усилится экономическая дифференциация населения по доходам и качеству жизни. Это неравенство будет рассматриваться как естественный процесс конкурентной борьбы. Отток населения приобретет массовый характер. Возрастут геостратегические риски, снизится управляемость макрорегиона со стороны российского государства, создадутся предпосылки для экономической потери Дальнего Востока.

Третий сценарий. *Дальний Восток – будущий драйвер российской экономики.* Он базируется на идее высокой потребности в отдаленной перспективе (во второй половине XXI века) сопредельных государств не только в традиционных природных ресурсах, но и в пресной воде, пространстве для размещения возобновимых источников энергии (солнечных, ветровых приливных и др.), экологически чистом животном белке (биологические ресурсы моря). Российский Дальний Восток эту потребность удовлетворить способен. Сделать это, не нанося ущерб безопасности нашей страны, возможно при реализации **патерналистско-инновационного (национального) сценария развития макрорегиона**. Однако он требует значительных государственных вложений в качественную модернизацию экономики. Реализация

долгосрочных проектов в области нефте- и газодобычи, транзитного транспорта, магистральной трубопроводной сети, лесной, угольной и рыбной промышленности должна основываться на принципах устойчивого неистощительного природопользования. Это потребует интенсификации воспроизводства возобновимых природных ресурсов, развития перерабатывающих производств, в том числе за счет иностранных инвестиций и «технологического трансферта», обеспечивающих рост конкурентоспособности продукции на внешних рынках. Концессионные отношения будут преследовать национальные интересы.

Масштабным международным проектом должно стать комплексное освоение природных ресурсов Охотского моря. Имеются в виду не только традиционные биологические и нефтегазовые ресурсы, но и использование энергии приливов, минеральных ресурсов шельфа (железно-марганцевые конкреции) и др.

Развитие производственной и социальной инфраструктуры, образования, здравоохранения, культуры, жилищно-коммунальной сферы обеспечит создание трудового потенциала нового качества. При стягивании его на наиболее благоприятные по условиям проживания территории возрастает роль юга региона как места размещения больших и малых селитебных центров. Живя в наиболее обустроенных местах, их население будет работать по всему Дальнему Востоку, в том числе и на вахтовых принципах. Это позволит экономить на социальной инфраструктуре, концентрируя ограниченные ресурсы на приграничных территориях России.

Потребуется новая модель внешнеэкономического сотрудничества. Учитывая исторический опыт Японии в освоении южной части Сахалина и вышеназванные проекты, ее можно формировать на базе сопряжения островной и японской экономик. Это позволит области стать центром интеграции (зоны интенсивных контактов) российского Дальнего Востока и Японии, и она будет играть роль пилотного проекта по созданию в других субъектах макрорегиона подобных зон экономического сотрудничества.

Первый и второй сценарии базируются на реализации естественных преимуществ макрорегиона: рентных сырьевых ресурсах и географическом положении, которые и без того в настоящее время эксплуатируются достаточно интенсивно. Третий сценарий предполагает развитие перерабатывающих переделов, то есть производства продукции с более высокой добавленной

стоимостью, расширенное воспроизводство возобновимых природных ресурсов, что сопряжено с повышенными финансовыми издержками.

Значительная затратность этого сценария обусловлена также формированием и наращиванием на Дальнем Востоке постоянного населения и его профессионального потенциала. Это требует повышения качества жизни посредством реализации масштабных социально-экономических проектов.

Особенности и проблемы региональной экономики

Экономика Дальнего Востока объективно высокозатратна. Как преодолеть эту тенденцию и сделать продукцию глубоких переделов конкурентоспособной на внутреннем и внешнем рынках? На этот вопрос невозможно ответить, оперируя только показателями микроуровня. Необходимо глубже рассмотреть проблемы региональной экономики.

Дальний Восток «работает» в условиях воздействия шести фундаментальных факторов, определяющих, с одной стороны, особенности деятельности хозяйствующих субъектов, а с другой – «поле» конкурентоспособности товаров и услуг. Это удаленность от материнской стороны, окраинность, приграничность, северность, пионерность освоения и узконаправленная (сырьевая) востребованность сопредельными государствами. Они несут в себе не только геостратегические риски, но и повышенную затратность регионального хозяйства. Именно последнее и формирует сырьевую (рентную) специализацию. Попытки выйти на внешний рынок с продукцией переработки даже при тотальном госрегулировании были ограничены низкой ее конкурентоспособностью.

Это хорошо демонстрирует одна из отраслей специализации Дальнего Востока – лесная промышленность. С середины 1960-х годов заработали генеральные соглашения с Японией по освоению лесных ресурсов. Они гарантировали экспорт как необработанной древесины, так и пиломатериалов. Но стабильно выполнялись планы только по поставкам сырья. Причина – низкая производительность труда, которая «съедала» ренту по мере углубления переработки. Продукция переработки была конкурентоспособна только в регионе, благодаря регулируемому ценообразованию и закрытости внутреннего рынка. Это обеспечивало сбыт на Дальнем Востоке до 60% производимой здесь лесопродукции и поддерживало определенный уровень развития деревообработки.

В рыночный период сырьевая специализация приобрела гипертрофированные масштабы. До 95% продукции отрасли поставлялось на экспорт, а в ней почти 100% составлял «кругляк». Причины те же: низкая производительность труда и свертывание традиционных лесопотребляющих отраслей, прежде всего, жилищного строительства. И только с введением повышенных пошлин на экспорт необработанной древесины начала развиваться деревообработка. Но и она, в большинстве своем, оказалась неконкурентоспособной и влачит жалкое существование.

Низкая производительность труда в производственном секторе дополняется дороговизной воспроизводства человека. Социальная инфраструктура на Дальнем Востоке высокозатратна в силу действия вышеприведенных факторов. В результате считается, что регион дотационен. В этом отношении показателен опыт освоения Южного Сахалина Японией в 1905–1945 гг. Вывоз промышленной продукции с острова более чем в два раза превышал ввоз [3]. При этом шло мощное индустриальное развитие. Такая высокая самодостаточность достигалась за счет экономии на социальной инфраструктуре и снижения затрат на воспроизводство человека.

Сегодня подобная модель формируется на Чукотке [4]. Наиболее показательно ее преимущество в сравнении с Еврейской автономной областью. В 1990 г. население этих субъектов составляло 158 и 219 тыс. чел. соответственно, в 2014 г. – 51 и 168 тыс. чел. Располагаясь в худших природно-географических условиях, Чукотка потеряла 2/3 населения (107 тыс. чел.), но имеет в настоящее время лучшую динамику и существенно более высокие макроэкономические показатели. По производительности труда и доходам, с учетом нивелирования ценового фактора, превышение составляет 1,3 и 2,0 раза, инвестиционной отдаче и налогам – 3,1 и 2,9 раза.

Здесь к минимуму сведены малоэффективные отрасли. На сельское хозяйство в 2012 г. в Чукотском автономном округе приходилось 1,5% валовой добавленной стоимости, обрабатывающие производства – 0,2%, в то время как в Еврейской автономной области – 8,9% и 4,8% соответственно. По добыче полезных ископаемых картина обратная: 35,2% и 0,5%. В результате в 2014 г. индекс промышленного производства к 2013 г. составил соответственно 134,2% и 115,6%. Сальдированный финансовый результат деятельности организаций за 2010–2013 гг. в Чукотском авто-

номном округе положительный (прибыль 43,4 млрд руб.), а в Еврейской автономной области – отрицательный (убыток 1,7 млрд руб.). Во многом такое преимущество достигается за счет усиления сырьевой специализации и перехода на вахтовые методы организации производства. Последнее позволяет сократить постоянное население и снизить затраты на воспроизводство человека. В конечном итоге это концессионный сценарий развития Дальнего Востока со всеми вытекающими геостратегическими рисками.

Но есть ли сегодня успешные высокотехнологичные конкурентоспособные предприятия на Дальнем Востоке, функционирующие вопреки вышеприведенным трудностям? Есть, причем как в сырьевом, так и перерабатывающем секторах. Они максимально реализовали свои преимущества в период становления рыночных отношений.

Так, ОАО «Тернейлес» в Приморском крае, используя благоприятную рыночную конъюнктуру на круглые лесоматериалы, построил несколько деревообрабатывающих заводов. Преобразование в совместное с японским бизнесом предприятие позволило стабильно поставлять сырье и продукцию переработки на японский рынок. Конструктивный собственник-менеджер обеспечил эффективное использование ренты для технического перевооружения предприятия и подготовки квалифицированных кадров.

Комсомольский-на-Амуре авиационный завод КнААПО (ныне КнААЗ) также сумел «вписаться» в рыночные условия, используя уникальность своего положения. Во-первых, его продукция была востребована на внешнем рынке. Во-вторых, выпускаемые военные самолеты содержали интеллектуальную ренту. В-третьих, собственник и менеджмент направили прибыль на техническое перевооружение производства. Все это позволило сохранить высококвалифицированный трудовой коллектив. Поэтому когда встал вопрос, где выпускать боевые самолеты пятого поколения Т-50 и на базе чего создавать филиал ЗАО «ГСС» для сборки нового среднемагистрального гражданского самолета «Суперджет-100», выбор был сделан в пользу Комсомольского авиационного завода [5].

Как видим, успешность этих двух совершенно разных предприятий достигнута за счет использования общих объективных конкурентных преимуществ. Особенно надо выделить следующие параметры: наличие ренты и конструктивный менеджмент,

обеспечивший ее эффективное использование. В результате технического перевооружения производства достигается высокая производительность труда, а рентная продукция нивелирует повышенные затраты.

В настоящее время предпринимается попытка снижения затратности регионального производства за счет введения льгот по налогам, таможенным пошлинам, арендной плате и др. в рамках территорий опережающего социально-экономического развития [6].

Условия повышения конкурентоспособности

Формирование подобных полюсов роста – здравая мысль. Но хватит ли мер поддержки для обеспечения конкурентоспособности продукции несырьевых отраслей? Может быть нужны более масштабные меры государственного патернализма, в полной мере использующие модель «полюсов роста»? Тогда экономическое развитие, понимаемое как структурное изменение, вызванное ростом лидирующих предприятий, будет содержать в себе движущую силу за счет выпуска уникальной продукции, использования передовых достижений науки и техники, новых технологий. Они сначала инициируют, а затем распространят положительную динамику на окружающее пространство. Вокруг доминирующей единицы изменятся форма и содержание экономических отношений. Лидирующие предприятия и зависящие от них фирмы создают особую макросреду с другими условия рыночного равновесия. Параметры «полюса роста» будут иметь свои более эффективные характеристики по сравнению с региональным и общенациональным хозяйством.

Пилотным проектом этой модели на Дальнем Востоке мог бы стать г. Комсомольск-на-Амуре с его высокотехнологичными авиа- и судостроительным предприятиями. Это действительно лидирующие производства, способные создать инновационную макросреду и стать драйвером экономического роста макрорегиона.

К вышесказанному следует добавить несколько ключевых условий повышения конкурентности региональной экономики. Прежде всего, это снижение себестоимости за счет жесточайшей противозатратной политики в естественных монополиях (федеральных и муниципальных) и компаниях с преобладанием государственного капитала. Они должны обеспечивать национальные интересы, снижая тарифы на тепло- и электроэнергию, транспорт и банковские кредиты. Здесь показателен опыт Китая, который

дифференцирует тарифы на электроэнергию в зависимости от стратегической значимости отрасли или предприятия.

В противозатратной политике естественных монополий важную роль играет оптимизация заработной платы высших менеджеров. Есть в экономике такое понятие, как редукция труда: сведение сложного труда к простому. Если величина заработной платы зависит от количества и качества труда, то и заработную плату можно редуцировать таким же образом. Тогда оттолкнувшись от самого сложного труда в стране (труд Президента России В.В. Путина и его заработной платы – порядка 700 тыс. руб. в месяц), можно определить заработную плату всех высших менеджеров государственных и муниципальных компаний. Это позволит существенно скорректировать в меньшую сторону их издержки. А самое главное, это станет значительным психологическим факторов роста производительности труда в экономике России. Ведь помимо собственно размеров заработных плат сильным стимулом здесь выступает еще и их соотношение. Как может эффективно работать рядовой сотрудник предприятия, зная, что его руководитель получает в 50 раз больше?!

Следующим важным резервом снижения издержек бизнеса является выплата северных (стимулирующих) надбавок из федерального бюджета. В настоящее время они реально выплачиваются только в бюджетной сфере и естественных монополиях. Предприниматели их минимизируют вплоть до ухода в «тень».

Опережающее развитие экономики Дальнего Востока будет ограничиваться постоянным дефицитом трудовых ресурсов. Поэтому инновационное развитие региона должно быть обеспечено трудосберегающими техникой и технологиями. Опыт проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2» показывает реальность этого пути.

Наконец, не уйти при освоении северных удаленных природных ресурсов от вахтовых методов организации труда. Это – единственный способ минимизировать социальные затраты.

Повышение конкурентоспособности региональной экономики требует решения целого ряда проблем на федеральном уровне. Важным институциональным шагом, определяющим политику государства в отношении российского Дальнего Востока, могло бы стать принятие федерального закона «О развитии Дальнего Востока». В его концептуальной части и должны быть прописаны цели и задачи развития макрорегиона, формы и механизмы их достижения, этапы и приоритеты движения.

В реальности жизнь богаче любых теоретических схем. Развитие Дальнего Востока вберет в себя элементы всех возможных сценариев движения. Но акцент будет поставлен, исходя из конкретной политико-экономической ситуации и воли правящей элиты. Главное, чтобы не сбылось опасение П.А. Столыпина: «…оставлять этот край без внимания было бы проявлением громадной государственной расточительности. Край этот нельзя огородить каменной стеной. Восток проснулся, господа, и, если мы не воспользуемся этими богатствами, то возьмут их, хотя бы путем мирного проникновения, другие» [7].

Литература

1. Решение по итогам заседания правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока // Тихоокеанская звезда. – 2013. – 15 нояб. – С. 3.
2. *Заусаев В., Хорошавин А., Кручак Н.* Особая экономическая зона «Сахалин»: новые возможности экономического роста // Экономист. – 2014. – № 5. – С. 25.
3. *Коу Б.З.* Корейцы на Сахалине. – Южно-Сахалинск, 1993. – С. 27.
4. *Заусаев В.К.* Чукотка: новая модель развития Дальнего Востока? // Проблемы Дальнего Востока. – 2015. – № 4. – С. 141–144.
5. *Заусаев В.К., Бурдакова Г.И., Кручак Н.А.* Территории опережающего развития: работа над ошибками // ЭКО. – 2015. – № 2. – С. 77.
6. О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации: фед. закон №473-ФЗ от 29.12.2014. URL: http://www.consultant.ru
7. *Столыпин П.А.* Нам нужна Великая Россия… // Полн. собр. речей в Государственной думе и Государственном совете. 1906–1911 гг. – М.: Мол. гвардия, 1991. – С. 127.

ТЕРРИТОРИИ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ: НОВЫЙ ИНСТРУМЕНТ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ[1]

А.Г. ИСАЕВ, *кандидат экономических наук, Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск*

К теории вопроса

В 1955 г. французский экономист Ф. Перру ввел в научный оборот концепцию «полюсов роста», согласно которой государственные инвестиционные программы окажут максимальное влияние на региональный рост в том случае, если будут сконцентрированы в ограниченном количестве локаций, имеющих экономический потенциал. Ключевая идея теории полюсов роста состоит в том, что экономическое развитие не распределено равномерно по региону, а сосредоточено в определенных полюсах. В них зачастую расположена ключевая отрасль, вокруг которой развиваются связанные с ней напрямую или опосредованно отрасли. Экономии от масштаба, а также агломерационные эффекты вокруг полюса роста приводят к неравномерному, несбалансированному региональному развитию.

Перру считал, что инновационная активность исходит прежде всего от крупных фирм, доминирующих над своим окружением, оказывая влияние на экономические единицы посредством прямых и обратных связей. Экономическое пространство, таким образом, представляет собой совокупность центров (полюсов), из которых исходят центробежные силы в сочетании с центростремительными. Экономию, возникающую в таких полюсах роста, можно разделить на три типа. **Экономия, внутренняя по отношению к фирме,** возникает по мере увеличения масштабов производства. **Экономия, внешняя по отношению к фирме, но внутренняя по отношению к отрасли,** связана с локализацией отрасли и близостью взаимосвязанных фирм. По мере расширения отрасли удельные издержки выпуска для фирмы снижаются. **Экономия, внешняя по отношению к отрасли, но внутренняя по отношению к городской агломерации**, или экономия от

[1] №4 2017.

урбанизации, вызвана развитием городского рынка труда и широкого спектра услуг, доступом на крупный рынок.

Особенно популярна эта концепция в развивающихся странах, стремящихся придать импульс развитию своих отсталых регионов. Для этой цели необходимо не распылять инвестиционные ресурсы на весь регион, а сосредоточить на избранных территориях, имплантируя там потенциально пропульсивные отрасли. Концентрация промышленности в полюсах роста оправданна, несмотря на то, что она вносит структурный дисбаланс, так как в будущем увеличит в регионе среднедушевой доход.

Критики данной концепции указывают на ряд ее недостатков и ограничений. Опыт развивающихся стран показывает, что в регионах, богатых ресурсами, но социально и экономически отсталых, стимулирование полюсов роста не приносит успеха. Кроме того, ведущие отрасли, которые были технологически связаны с отдаленными от региона производствами, не генерировали импульсы развития на территории своего непосредственного размещения. В концепции акцентируется внимание на производственной деятельности и экономических возможностях, создаваемых ведущими отраслями. Однако для развивающихся стран эти аспекты не являются достаточными.

В своем исследовании [1] неравномерности экономического роста между отдельными регионами Д. Бут выдвинул идею, что региональный рост будет наблюдаться там, где имеются отрасли, находящиеся в фазе быстрого роста. А если в регионе преобладают отрасли, прошедшие фазу своего быстрого роста или находящиеся в фазе спада, экономический рост в них может происходить замедляющимися темпами.

Ранним стадиям жизненного цикла индустрии соответствуют быстрые технологические изменения, в то время как для более поздних характерно насыщение продуктовых рынков, и рост здесь достигается уже путем сокращения удельных расходов через экономию на масштабе производства. Связь между жизненным циклом отрасли и региональным ростом заключается в том, что последний зависит от того, какие отрасли преобладают в том или ином регионе. Эмпирическая проверка на данных по США за 1950–1982 гг. подтвердила, что штаты с доминированием устаревающих отраслей и не уделяющие должного внимания развитию новых производств со временем отстают по темпам экономического роста [1. P. 449].

Д. Бут также отмечает одну важную особенность – новые отрасли, как правило, создаются новым бизнесом, а не крупными предприятиями в существующих отраслях. Развитие новых отраслей и производств в регионах, таким образом, связывается с организацией нового бизнеса. И чем выше в регионе темпы организации нового бизнеса, тем больше вероятность, что этот бизнес послужит базисом развития новых отраслей.

Основным барьером для развития нового бизнеса в регионах с уже сложившимися отраслями являются отрасли, уже прошедшие фазы своего быстрого роста. Они миновали стадию ориентации на предпринимательские решения (в шумпетерианском смысле) и находятся в фазе ориентации на управленческие решения. Последнее требует пояснения. На ранних стадиях развития отраслей технологии и продукция находятся в состоянии постоянных изменений. Это означает, что бизнес должен быть гибким и способным к быстрым инновациям. По мере созревания отрасли и укоренения технологии на первый план выдвигается достижение экономии от масштаба, а спектр проблем для фирм переключается с умения быть гибкими к умению успешно управлять крупномасштабным производством в условиях относительной технологической стабильности.

Присутствие большого числа управленчески ориентированных фирм в регионе, таким образом, ограничивает рамки образования нового бизнеса и создания новых отраслей. Такие фирмы гораздо меньше склонны к созданию новых продуктов, значительному изменение технологий. Их персонал способен управлять крупным производством, а не создавать и продвигать совершенно новые продукты и технологии. Кроме того, инвесторы предпочитают вкладывать средства в стабильные и устойчивые предприятия, нежели в рисковый бизнес. То же можно сказать и о других факторах производства: трудовые ресурсы предпочитают стабильность укоренившихся фирм, а поставщики ресурсов предпочтут крупные заказы зрелого бизнеса, нежели мелкие от новых малых предприятий.

Таким образом, структура промышленности должна оказывать существенное влияние на региональный экономический рост.

С полюсами роста и локализованными очагами экономической активности нередко связывается также существенная проблема так называемой анклавизации экономики. Данный эффект проявляется в экономической обособленности предприятий, ко-

торые занимают свою рыночную нишу и слабо связаны с внутренней экономикой (региона или страны в целом). В этом случае можно говорить о наличии отдельных очагов благополучия на общем фоне экономической стагнации. Так, Г.Б. Клейнер говорит о фрагментарности как о свойстве современной отечественной экономики [2. С. 13]. Если взять за основу ее пространственный срез, то и здесь можно обнаружить существенные различия в темпах и качестве роста отдельных сегментов. Подобная разбалансированность является, по мнению Г.Б. Клейнера, главным препятствием на пути развития экономики, поскольку устойчивый рост – свойство целостных и сбалансированных систем.

Концепции пространственного развития российской экономики

В 2005 г. Министерство регионального развития РФ опубликовало «Концепцию стратегии социально-экономического развития регионов Российской Федерации». Этот документ был одной из первых комплексных разработок в области регионального развития в постсоветское время. В нем представлена версия решения проблемы неравномерности регионального развития страны, когда производственные ресурсы и капиталы в основном были сконцентрированы на немногих, главным образом сырьевых, территориях. Именно тогда впервые прозвучала идея о том, что необходимо от политики выравнивания социально-экономического развития регионов перейти к политике поляризованного роста, сосредоточив ресурсы в нескольких ключевых регионах – локомотивах роста, призванных сформировать опорный каркас территории России. Логика авторов Концепции заключалась в том, что финансовые вложения в такие перспективные регионы, равно как и распространение на них льготных налоговых режимов, приведут к более высокой отдаче с точки зрения национального экономического роста. Постепенно эти регионы будут тянуть за собой более отсталых соседей, чьи экономические ресурсы будут востребованы при реализации крупных инвестиционных проектов в первых. Таким образом, экономический эффект, как предполагалось, будет распространяться далеко за пределы самих полюсов роста.

Однако Концепция несла в себе немалый риск деградации всех остальных регионов, не оказавшихся в числе «локомотивных». Помимо урезания финансирования отстающих регионов,

Концепцией также предполагалось повышение в них миграционной мобильности населения. Финансирование опорных точек предполагало бюджетные преференции и федеральное участие в инвестиционных проектах. Основной же объем средств предусматривался за счет внебюджетных источников – инвестиций бизнеса. Но такой сценарий требовал наличия крупных пилотных проектов и серьезных вложений в инфраструктуру. Все это грозило серьезным урезанием выделяемых прочим регионам финансовых средств, которых едва хватало бы на поддержание приемлемых социальных стандартов. В таком случае аргументы о том, что в будущем эти территории смогут развиваться за счет роста опорных точек, оказывались несостоятельными. Экономические связи между регионами оставались слабыми, а механизмов распространения эффектов развития за пределы полюсов роста Концепция не отражала. К тому же очевидным был обратный эффект – отток экономических ресурсов (включая трудовые) из слаборазвитых регионов в опорные.

Наконец в Концепции не были четко определены критерии выделения регионов-«локомотивов». Предполагалось, что они должны создаваться на базе уже «успешных» регионов. Однако если регион назначить «локомотивом» исходя из инфраструктурных, экономических или геополитических соображений, то, как отмечала Н.В. Зубаревич, он с большой вероятностью «съест» все выделяемые на него ресурсы, практически без какой-либо серьезной отдачи, в том числе и по отношению к соседним регионам [3]. Также был велик шанс стать полюсами роста и у регионов, богатых природными ресурсами, хотя зарубежная практика показывает, что они, как правило, не являются полюсами роста. В полной мере это можно отнести и к России, где ресурсные регионы нельзя все же назвать развитыми, несмотря на формальные показатели среднедушевого ВРП, достигаемого за счет далеко не самого передового в технологическом плане индустриального развития.

В 2000-х годах академиком П.А. Минакиром была предложена концепция новой индустриализации Дальнего Востока, которая в пространственном аспекте отображается как система из двух дуг, в которой северная является географическим ареалом концентрации видов деятельности по эксплуатации эффективных и конкурентоспособных природных ресурсов, а южная дуга (соединяющая экономические центры юга Дальнего Востока –

Владивосток, Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск) – место концентрации высокотехнологичных перерабатывающих производств и услуг [4. С. 254]. Эти производства должны опираться на технологические достижения национального и регионального научно-инновационного комплекса, и, по крайней мере, часть из них должна быть интегрирована в международные технологические цепочки, реализуя идею международного разделения труда. Реализация данной концепции позволила бы модернизировать экономическую структуру Дальнего Востока способом, соответствующим повышательной фазе длинной кондратьевской волны как глобальной, так и национальной динамики.

Реализация концепции новой индустриализации предполагала:

- создание комплекса высокотехнологичных производств по переработке регионального и транзитного сырья с экспортом и межрегиональным вывозом продукции переработки;
- формирование высокотехнологичных промышленных кластеров (аэрокосмического, судостроительного, нефте- и газохимического и пр.);
- создание инфраструктурного каркаса, обеспечивающего взаимодействие РФ с Азиатско-Тихоокеанским регионом;
- создание системы опорных городов и узлов промышленного каркаса.

Предполагалось, что с формированием южной дуги возникнет так называемая контактная зона с сопредельными экономиками Северо-Восточной Азии. Конкретный механизм формирования данных дуг не предлагался, поскольку концепция представляла собой общую идею целенаправленного развития.

Подобная идея оказалась востребованной в КНР, где действовала государственная программа модернизации старой промышленной базы. В рамках ее реализации в сопредельных с Россией территориях Северо-Восточного Китая была создана промышленная дуга, которая фактически взяла на себя функции «перехвата» российского ресурсного экспорта [4. С. 256], объемы которого возросли, не в последнюю очередь благодаря строительству магистральной энергетической и транспортной инфраструктуры в границах южной дуги, а также наращиванию запасов и добычи минерально-сырьевых ресурсов в пределах дуги северной. Другими словами, вместо функции «перехвата» ресурсов система двух промышленных дуг на Дальнем Востоке стала выполнять

функцию ресурсной «подкачки» для модернизированной промышленной базы Северо-Восточного Китая. Тем не менее, возможность формирования высокотехнологичных производств в пределах южной дуги не утрачена, но требует более масштабных институциональных преобразований.

Принципы формирования ТОР

Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года» была принята в 2013 г. Идея создания ТОР появилась в новой редакции программы 2014 г. В конце того же года был подписан закон о территориях опережающего социально-экономического развития. Первостепенной задачей он ставит развитие Дальнего Востока, поэтому первые три года специальные территории будут создаваться только на территории Дальневосточного федерального округа. При этом границы ТОР не включают в себя субъекты Федерации целиком, а представляют собой отдельные площадки, на которые будут распространяться закрепленные законом льготы. Закон подразумевает создание ТОР на территории любых субъектов Федерации, однако на первом этапе ТОР выступают в качестве специфического инструмента развития Дальнего Востока. Распространение данного механизма на остальную территорию страны предполагается лишь при получении успешных результатов.

ТОР по сути имеет все признаки свободных экономических зон. На этих площадках устанавливается режим осуществления предпринимательской деятельности с особыми благоприятными условиями для привлечения инвестиций, ускоренного социально-экономического развития и обеспечения комфортных условий для жизнедеятельности населения. Территории опережающего развития имеют свою специализацию, поскольку Правительством утверждается перечень видов экономической деятельности, которыми могут заниматься резиденты. Для зарегистрированных в них предприятий будут действовать различные льготы (налоговые каникулы, сниженные налоговые ставки, таможенные льготы). На территориях также вводится облегченный режим для иностранной рабочей силы: не требуется разрешение на работу, не будут действовать квоты. Отсутствуют и пошлины на любые ввозимые для производственных нужд импортные товары. Для резидентов ТОР предусмотрен

более широкий набор льгот, по сравнению с особыми экономическими зонами:

- снижение ставки по налогу на прибыль (0–5% в течение первых пяти лет после получения первой прибыли);
- снижение ставки по налогу на добычу полезных ископаемых;
- освобождение от уплаты налогов на имущество и землю;
- снижение ставок обязательных платежей по страховым взносам до 7,6% в течение 10 лет с момента получения статуса резидента.

Последние два аспекта являются наиболее привлекательными для компаний. Прибыль предприятий – величина всегда переменная, имущество же – относительно постоянная. С этой точки зрения льготы по налогу на прибыль малозначимы для бизнеса в сравнении с прочими видами налогового бремени. Даже небольшая прибыль уже говорит о здоровой бизнес-среде в регионе. В то же время налог на имущество является относительно постоянной статьей затрат, которая увеличивает нагрузку на бизнес, особенно в периоды экономической рецессии, когда доля этого налога повышается в результате сокращения прибыли. Таким образом, рост налогов на имущество сказывается на замедлении экономического развития. Привлекательность для компаний пониженных ставок платежей по страховым взносам также трудно переоценить, поскольку создание и содержание рабочих мест при действующих ставках отчислений в условиях Дальнего Востока представляется крайне затратным.

Резидентами территории опережающего развития могут являться только вновь создаваемые предприятия, не имеющие филиалов и представительств за ее пределами. Таким образом, перенос деятельности действующих предприятий на территорию ТОР невозможен. Данный аспект является объектом постоянной критики со стороны деловых кругов и экспертного сообщества, поскольку ставит действующие предприятия в заведомо неконкурентное положение по сравнению с резидентами ТОР. Минимальный объем инвестиций должен составлять 500 тыс. руб. при наличии инвестиционного проекта высокой степени проработки. Малые и средние предприятия, не удовлетворяющие этим условиям, могут быть вовлечены в деятельность на территориях опережающего развития опосредованно, через оказание сервисных и производственных услуг для участников ТОР.

В 2015 г. и 2016 г. Правительство РФ одобрило создание территорий опережающего развития «Хабаровск» и «Комсомольск» в Хабаровском крае, «Надеждинская», «Большой Камень», «Михайловская» в Приморском крае. На площадке «Надеждинская» анонсировано создание мультимодального транспортно-логистического комплекса, а также ряда обрабатывающих и сборочных производств (лесопереработка, переработка минерального сырья, производство продуктов питания). Объем планируемых частных инвестиций – более 37 млрд руб. Бюджетные инвестиции на строительство инфраструктуры на первом этапе предполагаются в объеме 3,9 млрд руб[1].

В августе 2015 г. в Приморском крае создана ТОР «Михайловская», специализирующаяся в сельском хозяйстве и производстве пищевых продуктов. Анонсированный объем частных инвестиций составляет 45 млрд руб. На строительство инженерной и транспортной инфраструктуры из бюджетов Приморского края и входящих в него муниципальных районов запланировано 4,4 млрд руб.

В ТОР «Хабаровск» выделены и начинают осваиваться три площадки: «Ракитное» (создание кластера строительных материалов, пищевая и сельскохозяйственная промышленность, металлургия), «Авангард» (машиностроение, сельскохозяйственная промышленность), «Аэропорт» (логистика, гостиничный и деловой центр). На конец 2015 г. в качестве перспективных значится около 23 инвестиционных проектов на общую сумму около 36,7 млрд руб. Государственная поддержка на создание инфраструктуры площадок составляет 2,36 млрд руб.

В ТОР «Комсомольск» также выделены три площадки: «Амур-литмаш» (территория бывшего машиностроительного предприятия), «Парус» (авиа- и судостроение, машиностроение, пищевая промышленность), «Амурск» (деревопереработка и др.). Общий объем заявленных инвестиций составляет около 12 млрд руб., государственных инфраструктурных – 1,23 млрд руб. Следует отметить, что на территории г. Комсомольска-на-Амуре формально продолжает действовать кластер авиа- и судостроения. Ключевыми предприятиями кластера являются Комсомольский-на-Амуре авиационный (КнААЗ) и Амурский судостроительный заводы. В конце 2015 г. на уровне Президен-

[1] Данные Минвостокразвития РФ. URL: http://minvr.ru

та РФ было объявлено о приоритетном комплексном развитии г. Комсомольска-на-Амуре.

В январе 2016 г. в Приморском крае создана ТОР «Большой камень», специализация – судостроение. В 2009 г. было начато строительство верфи крупнотоннажного судостроения на ОАО «Дальневосточный завод "Звезда"» в Приморском крае, которая будет первой российской специализированной верфью (большинство крупнейших российских верфей являются универсальными). Общая сумма частных инвестиций в проект по созданию верфи составит более 160 млрд руб., инфраструктурные инвестиции оцениваются в 3,2 млрд руб.

В планах развития значатся еще несколько дальневосточных ТОР: «Приамурская» (промышленная и логистическая деятельность) и «Белогорск» (агропромышленная специализация) в Амурской области, «Камчатка» (туристическо-рекреационная, логистическая деятельность), «Беринговский» (добыча полезных ископаемых) в Чукотском АО, индустриальный парк «Кангалассы» в Республике Саха (Якутия). Основные критерии выбора указанных площадок – заинтересованность потенциальных инвесторов в реализации проектов на данных территориях, наличие «якорных» инвесторов, проработка вопроса инфраструктурной обеспеченности. В ТОР «Приамурская» в качестве крупных инвестиционных проектов выступают цементный и нефтеперерабатывающий заводы. Данная территория опережающего развития является наиболее инвестиционно емкой на Дальнем Востоке – объем заявленных инвестиций составляет почти 130 млрд руб. Интерес к площадке проявляют китайские инвесторы [5. С. 35].

Возникает вопрос: в чем различие между территориями опережающего развития и особыми экономическими зонами? В сентябре 2016 г. Правительство России досрочно прекратило деятельность восьми особых экономических зон (ОЭЗ), в том числе двух дальневосточных – портовой зоны «Советская Гавань» (Хабаровский край) и туристско-рекреационной зоны на о. Русский (Приморский край), ввиду отсутствия зарегистрированных резидентов. Портовая зона создавалась для реализации экспортных планов крупных компаний, которые должны были вложить средства в строительство портовых терминалов, однако их заявки так и не были удовлетворены. ОЭЗ на о. Русский создавалась под турпоток во Владивосток из стран Азии, который ожидался после проведения Саммита АТЭС в 2012 г.

Базовые принципы формирования ОЭЗ практически идентичны таковым в случае ТОР: за счет бюджетных средств осуществляется развитие инфраструктуры, а компаниям-резидентам предоставляются налоговые, таможенные и прочие льготы. Номинальные заявляемые преимущества ТОР состоят в более широком перечне налоговых льгот. Так, если режим ОЭЗ обеспечивает снижение издержек резидентов до 30% по сравнению с общим режимом хозяйствования, то, по некоторым оценкам, в рамках ТОР экономия составит около 40% [5. С. 32]. В качестве принципиальной новации ТОР по сравнению с режимом ОЭЗ провозглашена индивидуальная работа с каждым инвестором. В чем состоит особенность этого положения, сказать трудно, однако, по-видимому, речь идет о каких-либо специальных условиях для каждого из потенциальных инвесторов. Если в рамках ОЭЗ основные надежды возлагались на силы свободного рынка, которые должны проявлять себя при наличии льготных условий для инвесторов, то в ТОР гораздо больше внимания уделяется организационному участию государства.

Значительный пласт критики ТОР посвящен проблеме так называемой «китайской угрозы». Действительно, население приграничных районов КНР в несколько раз превышает население Дальневосточного федерального округа, а китайский бизнес активно осваивает приграничные регионы Дальнего Востока, главным образом, в сферах сельского хозяйства и вывоза (или примитивной переработки) минеральных и лесных ресурсов. В законе о территориях опережающего развития содержатся условия, по мнению ряда экспертов, открывающие масштабные возможности для злоупотреблений со стороны иностранных компаний, что способно негативно сказаться на развитии отечественного предпринимательства. Так, иностранным компаниям разрешается изымать земельные участки и расположенное на них недвижимое имущество с компенсацией, размер которой определяется самой компанией. Также в разрешении неограниченного приема на работу иностранных граждан видится угроза массового привлечения низкоквалифицированной иностранной рабочей силы. Однако здесь стоит вспомнить базовый принцип движения факторов производства, в соответствии с которым капитал перемещается туда, где может произвести наибольший предельный продукт. Последний, в свою очередь, обратно пропорционален предельному продукту труда. В этой связи относительно более низкооплачиваемая иностранная рабочая сила является важным условием прихода иностранных инвесторов.

Опыт создания ТОР в Хабаровском крае

Территории опережающего развития, созданные в Приморском и Хабаровском краях, а также в Амурской области, представляют собой узлы, формирующие каркас так называемой южной дуги, о которой упоминалось в концепции «новой индустриализации» Дальнего Востока. При этом, исходя из сложившейся промышленной структуры и экономического потенциала территорий, ТОР Хабаровского края несут в себе возможности формирования высокотехнологичных промышленных кластеров, а также создания инфраструктурного каркаса, обеспечивающего взаимодействие РФ с Азиатско-Тихоокеанским регионом.

Целью создания ТОР «Комсомольск» является размещение и развитие на его территории высокотехнологичных производств в сфере авиастроения: металлообработки; производства комплектующих; ориентированных на импортозамещение. В развитых странах комплексы высокотехнологичных (и не только) предприятий зачастую существуют в виде кластеров – множества локально сконцентрированных и взаимосвязанных компаний, одновременно конкурирующих и кооперирующихся между собой. Причем главной их структурной характеристикой, в отличие от производственных комплексов, выступает преобладание мелких и средних производств. Среди основных факторов притяжения компаний в кластер можно назвать наличие трудовых ресурсов, близость рынков сбыта, доступность финансовых и административных услуг. Инфраструктурная обеспеченность территории также играет весомую роль: предприятия притягивает к определенной географической местности наличие развитой транспортной инфраструктуры и системы коммуникаций. Исследования функционирования мировой авиастроительной индустрии показывают, что крупные предприятия данной отрасли являются центрами генерации высоких технологий на территориях своего размещения.

Данные производства предполагается разместить на промышленной площадке ТОР «Комсомольск». Главный потребитель продукции резидентов ТОР – Комсомольский-на-Амуре авиационный завод, выпускающий в том числе региональный пассажирский самолет «Суперджет-100». Якорным резидентом и инвестором ТОР «Комсомольск» является компания «Эпсилон-2», с которой в сентябре 2015 г. было подписано инвестиционное соглашение. Данный проект по сборке комплектующих деталей для авиационного

завода был призван стать первым успешным опытом локализации производства пассажирского самолета – высокотехнологичной продукции, значение которой для технологического развития экономики Дальнего Востока трудно переоценить.

Мировой опыт развития аэрокосмических кластеров показывает, что главным фактором их формирования выступают естественные рыночные причины – растущие объемы выпуска продукции головными предприятиями, когда дальнейшее осуществление полного производственного цикла (в рамках специализации) внутри этих предприятий при увеличении масштабов производства грозит снижением эффективности и в то же время возникает гарантированный спрос на соответствующие производственные услуги со стороны головного производителя. Выполняются ли эти, а также другие условия в случае с комсомольским авиапредприятием?

На протяжении всего 2016 г. осуществление в г. Комсомольск-на-Амуре данного амбициозного проекта, имеющего для Дальнего Востока не только практическую, но и имиджевую значимость, находилось под вопросом, который до конца не снят и по сегодняшний день, несмотря на заверения компании. Хотя компания стала самым первым резидентом комсомольской площадки, начало реализации проекта постоянно переносилось. Одна из причин – проблемы с финансированием: данный проект не значится в списке поддерживаемых Фондом развития Дальнего Востока, попадание в который возможно только при достаточно серьезной проработке проекта и высоких гарантиях возврата средств фонду [6]. Кроме того, существуют неопределенность по обеспечению предприятия гарантированными заказами со стороны головного производителя самолетов, а также проблемы с наличием достаточного количества высококвалифицированных трудовых ресурсов. Последние два аспекта носят объективный экономический характер, и именно они являются критичными для организации вокруг головного сборщика пула локализованных поставщиков.

В 2016 г. было объявлено о том, что компания-инвестор собирается строить аналогичный завод в Свердловской области, на площадках индустриального парка «Богословский». Несмотря на ее заверения о продолжении реализации проекта на Дальнем Востоке, возникают опасения в создании дублирующих друг друга производств. Если в рамках национальной экономики строительст-

во импортозамещающих производств в сфере авиастроения является безусловным благом, то с точки зрения развития Дальнего Востока на новой высокотехнологичной платформе возможный перенос проекта на Урал – негативный прецедент. Выпадение данного проекта может дискредитировать идею о специализации ТОР «Комсомольск» на высокотехнологичных производствах, поскольку в «сухом остатке» резидентами ТОР остаются лишь предприятия деревообрабатывающей и пищевой промышленности.

В отличие от комсомольской площадки, ТОР «Хабаровск» представляет собой динамично развивающийся проект, наиболее освоенный и относительно привлекательный для инвесторов, не в последнюю очередь из-за лучшей проработки вопросов с инфраструктурной обеспеченностью. Кроме того, ТОР «Хабаровск» имеет более удачное географическое расположение, находясь на границе с Китаем, на пересечении международных железнодорожных и воздушных транспортных путей. Здесь уже функционирует якорный инвестор – совместная российско-японская компания «JGC Эвергрин» по производству овощей в закрытом грунте. В рамках первой очереди построен тепличный комплекс площадью 2,5 га. Предприятие удовлетворяет в основном локальный круглогодичный спрос населения на свежие овощи с перспективой расширения сбыта на весь Дальний Восток. В 2017 г. ожидается запуск второй очереди проекта. Другим инвестором, уже реализующим проект на хабаровской площадке, является компания «Технониколь-ДВ» по производству теплоизоляционных материалов. Предприятие нацелено на удовлетворение не только дальневосточного спроса, но и на экспортные поставки. Также находятся в стадии реализации проекты по производству трубной полимерной продукции, сборке дорожно-строительной техники.

Заключение

Ввиду незначительных сроков, прошедших с момента начала реализации проекта по созданию территорий опережающего развития на Дальнем Востоке, пока рано делать фундаментальные выводы о реальной, а не заявленной динамике инвестиций в них, равно как и об успешности или неуспешности данного инструмента развития экономики. С одной стороны, опасения в усилении анклавизации экономики в результате придания импульса развитию отдельных локальных образований имеют под собой

основания [7]. Действительно, если развитие ТОР будет ориентировано само на себя, вне связи с окружающим их пространством, то это грозит усилением анклавизации развития уже имеющихся промышленных узлов, в которых сосредоточение разрозненных производств не станет гарантией возникновения технологических импульсов, способных распространяться за пределы особых территорий. В свою очередь, эти производства будут пользоваться предоставляемыми им в рамках таких территорий льготами, получая преимущество перед аналогичными предприятиями других районов, не входящих в «анклавы». При этом будут отсутствовать стимулы к дальнейшему технологическому развитию.

С другой стороны, отбор потенциальных площадок и определение их приоритетной специализации – чрезвычайно непростая задача. А именно это условие необходимо для получения в перспективе агломерационных эффектов, внутренней и внешней экономии от масштаба, которые являются факторами формирования подлинных полюсов роста экономики. Есть определенные основания полагать, что на территориях опережающего развития учтены основные ошибки и недостатки организации особых экономических зон. К тому же как географически, так и в плане потенциальной специализации, территории опережающего развития могут стать опорным каркасом процесса новой индустриализации, которая предполагает формирование производственной структуры региона на базе использования его научно-образовательного, инновационного потенциала, а также на основе адаптированных технологических решений.

Данный процесс подразумевает создание промышленной структуры, ориентированной на кооперационные взаимодействия с внутренними и внешними агентами и отражающейся как на эксплуатации сырьевых ресурсов, так и на новых, в том числе наукоемких видах деятельности и продуктах. Последний аспект подразумевает опору на существующие в регионе высокотехнологичные виды деятельности, занявшие определенную нишу на глобальных рынках, но пока еще остающиеся «анклавными» по отношению к экономике территории своего расположения.

Крупные высокотехнологичные предприятия являются движущей силой создания полностью новых отраслей. На их основе и в рамках производственной кооперации с ними могут создаваться предприятия, реализующие научно-исследовательский потенциал, в том числе на основе технологий гражданского, двой-

ного и военного назначения. Наиболее очевидные преимущества для создания новых отраслей на Дальнем Востоке связаны с производственным потенциалом КнААЗа – предприятия, производящего современные пассажирские реактивные самолеты и занявшего свою нишу на глобальном рынке высокотехнологичной продукции, с перспективами дальнейшего укрепления в ней. Структура будущих новых производств, с одной стороны, диктуется специализацией головного производителя, с другой – возможностями, открываемыми теми отраслями, которые являются совершенно новыми для региона, но в то же время в глобальном масштабе находятся в фазе динамичных технологических изменений.

Группа потенциальных производств рассматривается как движущая сила технологического развития и охватывает отрасли, находящиеся в фазе быстрого роста. К ним относятся производство авионики и авиационных композитных материалов. Авионика на сегодняшний день является наиболее инновативным сектором авиастроения. Исследования показывают, что в рамках крупных мировых авиастроительных кластеров сектор авионики является наиболее динамичным как в плане роста производства, так и в сфере патентной активности. Возникновение этой отрасли в свою очередь отвечало бы задаче технологического развития региона путем «оседлания» волны жизненного цикла новой технологии в фазе ее роста.

Таким образом, КнААЗ является одним из тех ресурсов, на основе которых необходимо организовать производства, способствующие повышению технологического уровня экономики ДФО. Это приведет к формированию и выходу технологических связей за пределы территории непосредственной локализации предприятий, придавая импульс развитию всей остальной территории региона.

Литература

1. *Booth D.* Long Waves and Uneven Regional Growth // Southern Economic Journal. – 1986. – Vol. 53. – №. 2. – P. 448–460.
2. *Клейнер Г.Б.* Мезоэкономические проблемы российской экономики // Экономический вестник Ростовского государственного университета. – 2003. – Т.1. – № 2. – С. 11–18.
3. *Широков А.* Аргумент в пользу богатых // Эксперт Северо-Запад. – 2005. – № 43 (248). URL: http://expert.ru/northwest/2005/43/43no-82_48406

4. Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия – 2050 / под ред. П.А. Минакира, В.И. Сергиенко; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исследований. – Владивосток: Дальнаука, 2011. – 912 с.
5. *Кашина Н.В.* Территории опережающего развития в Дальневосточном регионе: особенности создания // Известия ДВФУ. Экономика и управление. - 2015. – № 3. – С. 29–41.
6. *Веревкина В.* Энергия на исходе // Информационно-аналитическое агентство «Восток России», 16.06.2016. URL: http://www.eastrussia.ru/material/energiya-na-iskhode
7. *Крюков В.А.* «Квадратура» анклавной экономики // ЭКО. – 2017. – № 2. – С. 2–4.

ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ ПРИГРАНИЧНЫХ РАЙОНОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ СТРУКТУРЕ РЕГИОНА: ПРОИСХОДЯЩИЕ ПЕРЕМЕНЫ[1]

Норио Хорие, *Тоямский университет, Япония*

Трудно оспаривать регулярные утверждения российских и китайских лидеров о том, что отношения между Пекином и Москвой сейчас лучше, чем когда-либо в прошлом. Но в то же время большинство экспертов в области китайско-российских отношений часто подчеркивают неустойчивость очередного сближения стран, которое полностью базируется на поставках российского природного газа [1. P. 863, 2. P. 485].

Приграничные области между Россией и Китаем по-прежнему остаются спорными, а поиск доступа к ресурсам может породить как конфликты, так и сотрудничество между странами [3. P. 11]. По мнению экспертов [4. P. 77–78], российское беспокойство относительно роста китайского влияния в приграничных российских областях Дальнего Востока вызвано такими причинами, как сокращение этнически русского населения России, интерес Китая к расширению доступа к энергетическим и другим природным ресурсам региона, более динамичное развитие Китая в сравнении с Россией и подозрения в росте масштабов нелегального въезда китайцев на Дальний Восток.

Именно эти факторы формируют местный стереотип озабоченности ростом влияния Китая в приграничных областях Дальнего Востока России. Между тем, как показывают данные полевых исследований по обе стороны границы между Россией и Китаем, установившиеся связи между экономическими субъектами и местными жителями в приграничных областях меняют и стереотипы, и позиционирование приграничных районов.

Попытаемся описать происходящие изменения и высказать свои соображения о том, каким образом развитие многосторонних связей приводит к новым положительным переменам в при-

[1] №3 2017.

граничных областях, несмотря на то, что двойственное отношение к влиянию Китая на экономику и население зачастую тормозит развитие связей между странами.

Теоретический подход

Развитие экономического ландшафта привлекает внимание экономических географов, которые пытаются смоделировать экономические связи, формирующиеся не только местными условиями, но и связями с другими регионами. Основная масса исследований касается «изменений в позиционировании различных хозяйствующих субъектов относительно друг друга в пространстве / времени» [5].

Ресурсные периферийные и приграничные области, где можно найти яркие примеры связей и взаимодействия различно позиционированных субъектов, естественно, являются предметом внимания экономических географов, изучающих динамику локального позиционирования. Используем это понятие, чтобы выяснить, как изменилось позиционирование регионов Дальнего Востока России, ставших местом «пересечения интересов» различных субъектов.

Статья основана на данных, касающихся двух приграничных российских регионов - Еврейской АО и Амурской области. Эти территории считаются периферийными не только из-за отдаленности от Москвы как центра политической и экономической структуры России, но и от выходов к морским портам, которые традиционно являются «воротами» в установлении международных связей (на Дальнем Востоке России эту роль играет Владивосток). При этом, хотя оба исследуемых региона удалены от крупных центров международной коммуникации, оба они вплотную граничат с Китаем, что дает им уникальные возможности.

Мартинес [6] описал четыре типа приграничных областей: обособленные, сосуществующие, взаимозависимые и интегрированные. Обособленные приграничные области – это те, между которыми граница закрыта, и к тому же они сами отказываются взаимодействовать. Сосуществующие – те, в которых разрешены и развиваются ограниченные трансграничные связи, но обе страны или, по крайней мере, одна из них не дает разрешения гражданам другой на постоянное проживание на своей территории. Нередко у людей, живущих в сосуществующих приграничных областях, может возникать чувство некоторой враждебности при

мимолетных, случайных встречах. По мере развития социальных, культурных и экономических отношений между представителями соседних стран возникает понимание взаимной выгоды от трансграничного сотрудничества. Такие приграничные районы можно назвать взаимозависимыми. Профессиональные и личные отношения жителей таких стран устанавливаются как часть повседневной жизни, несмотря на наличие границы. В данных интегрированных областях нет ограничений на передвижение товаров, населения и информации, отсутствуют контрольно-пропускные пункты. Создание таких областей можно воспринимать как прямой путь к интеграции стран.

Согласно Уилкинсону [7. P. 182], большинство приграничных областей нельзя полностью отнести ни к одному из выделенных типов. Это справедливо и в отношении приграничных районов Дальнего Востока России, для некоторых из них характерны особенности областей сосуществующего и взаимозависимого типа. Они хорошо видны на примерах связей между различными субъектами, преследующими собственные интересы.

Границы между Китаем и Россией, а также культурные и экономические различия между странами, могут стать препятствием для международных потоков товаров, капитала, услуг и населения притом, что в них заложен большой потенциал для развития регионов.

Состояние местной экономики приграничных областей: сельское хозяйство

С уверенностью можно сказать, что население российского Дальнего Востока все еще чувствует недостаток внимания со стороны Москвы. Но также бесспорно, что явная дифференциация регионов по разные стороны китайско-российской границы существенно повлияла на региональную политику Москвы. Так, принятие «курса на Восток» многие связывают с визитом Президента России В.В. Путина в июле 2000 г. в г. Благовещенск, расположенный вдоль пограничной реки Амур [8. P. 144]. На лидера произвел впечатление разительный контраст между депрессивным Благовещенском и процветающим китайским Хэйхэ, который в советское время был просто небольшой деревней. Развитие Дальнего Востока сегодня рассматривается как важная цель государственной политики по предотвращению потери Россией «дальневосточных территорий из-за ошибок государст-

ва или иностранной экспансии или доминирования» [8. P. 29], а также по активизации собственной роли и веса в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Учитывая такое двойственное отношение России к Китаю (как к стратегическому партнеру в экономически и политически «мягком» союзе, но одновременно и как к угрозе собственной территориальной целостности), местные элиты часто используют угрозу «китайской экспансии» для того, чтобы побудить Москву активнее заняться развитием региона.

Регионы северной и южной частей российского Дальнего Востока сильно различаются не только по своим климатическим и географическим особенностям, но и из-за расположения относительно государственных границ. Северные территории не имеют сухопутных границ с иностранными государствами, а южные близко соседствуют с Китаем. Торговая зависимость южных регионов от Китая заметно сильнее, чем на севере Дальнего Востока (табл. 1). Особенно ярко эта зависимость проявляется в Еврейской АО и Амурской области, поскольку там есть пункты таможенного пропуска только в Китай, в то время как Приморский и Хабаровский края имеют собственные выходы в океан, позволяющие торговать и с другими азиатскими странами.

Таблица 1

Зависимость от торговли с Китаем, 2009 г., %

Южные области	Приморский край	55,8
	Хабаровский край	50,2
	Амурская область	83,8
	Еврейская АО	98,0
Северные области	Республика Саха (Якутия)	1,7
	Камчатка	33,7
	Магаданская область	5,7
	Сахалин	9,9

Источник: данные Амуроблкомстата.

Курт утверждает, что запасы нефти и газа на российском Дальнем Востоке играют не последнюю роль во всех запасах энергетических ресурсов России [2. P. 485]. Но к Амурской и Еврейской автономной областям это не относится – здесь нет ни

газа, ни нефти. Однако оба региона обладают плодородными пахотными землями и обширными лесными массивами, так что основными статьями их экспорта являются круглый лес и соя. Почти вся эта продукция направляется в Китай (табл. 2), и потому эти области вынужденно зависят от Китая в международной торговле. Но в Амурской области, например, существует возможность инвестирования в создание кластера по производству сои. Высокий экспортный потенциал в сельском хозяйстве стал причиной того, что я в своем исследовании уделяю внимание именно этой отрасли.

Таблица 2

Структура экспорта Еврейской автономной области в 2013 г. и 2014 г.

Товар	Стоимость, тыс. долл.		Доля, %	
	2013	2014	2013	2014
Соя (не для посева)	2136,4	5109,4	12,0	21,7
Древесина и изделия из нее	14364,0	16303,1	80,4	69,1
Другие	1376	2166	7,6	9,2
Всего	17875,9	23578,2	100,0	100,0

Сильная экспортная зависимость двух дальневосточных регионов от Китая при собственной экономической слабости приводит к двойственному отношению к вопросам сотрудничества: регионам нужен Китай, но они не хотят, чтобы тот доминировал в торговле, инвестициях и занятости. Для экономического развития этих территорий, имеющих плодородные земли, но небольшое население, российское правительство пытается привлечь иностранные инвестиции. В рамках Программы сотрудничества на 2009–2018 гг. регионов Дальнего Востока и Восточной Сибири России и северо-востока Китайской Народной Республики, подписанной президентами РФ и КНР в сентябре 2009 г., предусматривается стимулирование прямых китайских инвестиций. На первоначальном этапе эта программа действительно способствовала развитию сотрудничества обоих участников, но российская сторона не смогла полностью обеспечить ее реализацию, сократив финансирование и обеспечение рабочей силой связанных с программой российских проектов [9].

Контроль над территорией: кому фактически принадлежат земли в приграничных областях

В последние годы зерно (особенно пшеница и кукуруза) превратилось в один из стратегических экспортных товаров России. Она стала крупнейшим в мире экспортером пшеницы – в более чем 90 стран мира. Однако значительная часть обширных пахотных земель России многие годы остается под паром. Благодаря их использованию можно было бы накормить 450 млн чел. [10. P. 307–308], так что потенциал для привлечения иностранных инвесторов в российское сельское хозяйство огромен. При этом географическое деление России на европейскую часть и Сибирь (включая Дальний Восток) обоснованно сказывается на потоках инвестиций из разных стран. Европейские инвесторы больше склонны вкладывать капитал в черноземные регионы европейской части России, в то время как Китай и Корея тяготеют к Сибири и Дальнему Востоку.

Помимо чисто пространственной близости, среди основных причин повышенного интереса компаний из северо-восточных регионов Китая к землям Сибири и Дальнего Востока России – схожесть пахотных земель по обе стороны границы по некоторым характеристикам, а также близкая специализация – северо-восточные районы Китая дают более 41% урожая сои Китая, между тем как в Еврейской АО занято под выращивание этой культуры более 90% посевных площадей, а Амурская область в 2015 г. стала ведущим производителем сои в России. Есть также определенная схожесть в структуре севооборота: и там и там сельское хозяйство опирается на развитие крупномасштабного механизированного производства. Кроме того, пахотные земли на российском Дальнем Востоке к настоящему моменту контролируются главным образом крупными государственными или частными предприятиями, что исключает необходимость договариваться с многочисленными владельцами мелких земельных паев, появившимися после распада СССР. Наконец, аренда пахотных земель в России обходится значительно дешевле, чем в Китае. Все эти причины стимулируют «сельскохозяйственную экспансию» Китая на российский Дальний Восток [11. P. 13].

Китайский агробизнес в настоящее время использует 380 млн га пахотных земель в России, около 80% которых контролируется компаниями из провинции Хэйлунцзян [11. P. 14]. В Еврейской АО 27 тыс. га (23% от общего количества посевных земель) арен-

дуют предприятия с иностранным капиталом, главным образом – контролируемые китайскими компаниями [12. P. 64].

Иностранным инвесторам для реализации проектов по производству сои приходится либо использовать существующие пахотные земли, либо осваивать новые участки. Выделение земли под аренду иностранным инвесторам – довольно щекотливая тема, трудно поддающаяся исследованиям из-за непрозрачности сделок [10. P. 309]. Но это не является исключительно российской или китайской особенностью. Так, китайские инвестиции в Мозамбике потерпели неудачу из-за сопротивления местного населения притоку китайских рабочих. Инвестиции корейской компании Daewoo Logistics Corporation, вложенные в аренду 1,3 млн га на Мадагаскаре для выращивания кукурузы и нефтехимического производства, вызвали политические конфликты, приведшие к свержению правительства в 2009 г. [13].

Китайские сельскохозяйственные инвестиции в России также нередко порождают, во-первых, дискуссии вокруг собственности на землю (суверенитета или целостности территории) а, во-вторых, споры по проблемам миграции.

Так, соглашение о сдаче в аренду китайской компании на 49 лет более 1000 км^2 сельхозугодий, подписанное правительством Забайкальского края, было подвергнуто критике со стороны политической элиты. И. Лебедев (заместитель председателя Госдумы и член партии ЛДПР) заявил, что его партия расценивает это как важный геополитический вопрос, и высказал опасение, что через 20 лет губернатором Забайкальского края будет китаец, а территория края станет частью Китая [14]. В Еврейской АО после избрания нового губернатора политика прежнего руководства региона по активному привлечению китайских инвесторов в сельское хозяйство [15] сменилась на противоположную. Новый губернатор области А. Левинталь выразил беспокойство относительно китайской угрозы, предупредив о том, что 80% сельхозугодий в Еврейской автономной области контролируется китайскими инвесторами по закону или незаконно [16].

Зачастую местные жители связывают передачу земли китайским инвесторам с притоком китайских рабочих, поэтому в их представлении передача земли напрямую связана с угрозой миграции. Региональные и местные органы власти нередко используют такие настроения в своих интересах. Реакция китайской стороны почти никогда не касается захвата земли. В Забайкалье

китайская компания ограничилась публичным обещанием, что 75% объема всех сельскохозяйственных работ будут предоставлены местным жителям [17].

Трансграничная миграция: сельское хозяйство и рабочие-мигранты в приграничных областях

Напряжение в отношениях между русскими и китайцами в приграничных областях может только расти в условиях плохого управления развитием территорий, сопровождающегося загрязнением окружающей среды, захватом земли и климатическими изменениями, что толкает бедные слои китайских крестьян на переезд в Россию. Это стереотипное представление, бытующее в приграничных областях российского Дальнего Востока, стоит подвергнуть сомнению. Во-первых, действительно ли китайские крупномасштабные инвестиции в сельхозугодья (или «захват земли») вызывают приток китайских рабочих на Дальнем Востоке России? Во-вторых, действительно ли «бедны» переезжающие китайские крестьяне?

Прежде всего нужно признать, что развитие сельского хозяйства на арендованной земле довольно часто сопровождается привлечением работников из числа представителей этнической группы инвестора. Иногда речь идет лишь об этнической принадлежности, но не о гражданстве. Так, согласно отчету компании Promar Consulting (2013), девять корейских предприятий стали крупномасштабными производителями в Приморском крае, аккумулировав 168 тыс. га земли. Корейское правительство объявило о приоритетности найма этнических корейцев, живущих на российском Дальнем Востоке, с целью оказания им помощи.

Но в целом китайские и корейские инвесторы действительно заинтересованы в ввозе своих собственных трудовых ресурсов на Дальний Восток, в отличие, к примеру, от западных компаний, которые склонны привозить в принимающие страны только технологии и своих менеджеров [10. P. 315], так что в европейской части России активность иностранных инвесторов в АПК никогда не связывается с ростом миграции.

В частности, правительство провинции Хэйлунцзян не скрывает своей заинтересованности в сокращении излишков сельскохозяйственной рабочей силы, возникшей из-за недавней механизации сельского хозяйства. Но дело в том, что китайские инвестиции в производство сои в принципе не способны вызвать большой при-

ток китайских рабочих, поскольку сам производственный процесс этого не требует. В одном из исследований на эту тему [18] показано, что создание четырех ферм по производству сои на Дальнем Востоке Департаментом сельскохозяйственного развития правительства провинции Хэйлунцзян привело к переселению в Россию всего около 200 рабочих. То есть сокращение излишка рабочей силы нельзя назвать целью создания этих предприятий. Цель заключалась в приобретении земельных ресурсов для увеличения продажи своей сельхозпродукции, в том числе – в России.

В отличие от производства сои выращивание овощей является довольно трудоемким. Им на российском Дальнем Востоке активно занимаются частные китайские фермы. Две трети овощей и продовольствия, потребляемых дальневосточными регионами, импортируются из Китая или произведены на территории России китайскими предприятиями или частными фермами [18]. Но при этом овощное производство не требует крупномасштабных земельных угодий, так что термин «захват земли» вряд ли применим к овощеводам.

Однако учитывая то, что местное сельскохозяйственное население в России довольно немногочисленно, а в аренду иностранным компаниям, как правило, предлагаются участки, расположенные в сельских территориях, привлечение китайских рабочих становится просто необходимым. Например, в Ленинском районе Еврейской автономной области на территории в 6 тыс. км^2 насчитывается 24 поселения с населением всего 19496 жителей, т.е. плотность населения в районе – 3 чел./км^2. Земли, расположенные в 132 км от Биробиджана вдоль шоссе, ведущего до китайской границы, главным образом используются под сельское хозяйство. В Октябрьском районе Еврейской АО на территории 9,4 тыс. км^2 насчитывается 15 поселений с населением 10178 человек, т.е. плотность населения – 1,59 чел./км^2. Оба района имеют общий таможенный пункт на границе с Китаем в селе Амурзет, занимают ведущее положение в производстве сои, но являются районами-монопроизводителями: более 92% их пахотной земли используется под выращивание сои.

Очевидно, при такой плотности населения для поддержания производства сои на достигнутом уровне или его увеличения нужное количество работников из числа местных жителей набрать невозможно, а притока из близлежащих городов и других районов нет из-за низкой заработной платы. Еврейская автоном-

ная область страдает от «катастрофического отсутствия трудовых ресурсов» и считает «использование китайских рабочих-мигрантов одним из главных способов сохранения сельского хозяйства в области» [12].

Руководство Амурской области пошло на смелый шаг, когда в 2013 г. ввело нулевую квоту на привлечение китайских сельскохозяйственных рабочих (впрочем, и прежде в регионе выдавалось не так уж много рабочих виз).

Таблица 3

Использование иностранных работников в сельском хозяйстве в приграничных областях в 2011 г.

Профессия	Амурская область		Еврейская автономная область		Приморский край	
	количество	доля, %	количество	доля, %	количество	доля, %
Старшие менеджеры	1	0,9	15	1,1	50	0,8
Инженеры и технический персонал	0	0,0	46	3,3	264	4,0
Переводчики	0	0,0	56	4,0	40	0,6
Повара и торговый персонал	0	0,0	41	2,9	66	1,0
Квалифицированные работники растениеводства и овощеводства	45	40,5	442	31,5	4330	65,3
Квалифицированные работники молочного производства и животноводства	35	31,5	117	8,3	352	5,3
Строители и сборщики	0	0,0	66	4,7	308	4,6
Операторы мобильной связи	30	27,0	620	44,2	108	1,6
Неквалифицированные разнорабочие	0	0,0	0	0,0	1112	16,8
Всего	111	100,0	1403	100,0	6630	100,0

Выдача разрешений на работу – это официальный инструмент, позволяющий, с одной стороны, выявлять спрос местных экономических субъектов на иностранную рабочую силу, с другой – регулировать потоки трудовой миграции. Я попытался изучить профессиональную структуру разрешений на сельскохозяйственные работы, выданных в Амурской области, Еврейской АО и Приморском крае, сопоставив перечень сельскохозяйственных профессий ОКВЭД с перечнем Международной стандартной классификации занятий (ISCO-88). Полученные результаты пред-

ставлены в таблице 3 (с указанием более знакомых названий профессий). Отметим, что в 2011 г. в Амурской области разрешения были выданы всего 111 рабочим сельскохозяйственного сектора, исключая лесоводство. Притом, что в тот же период Приморский край и Еврейская АО привлекли в сельскохозяйственный сектор в общей сложности 6630 мигрантов.

Анализ профессий, по которым были наняты китайские рабочие, демонстрирует большой спрос на квалифицированных работников растениеводства и овощеводства и более высокий спрос на квалифицированных работников молочного производства и животноводства внутри приграничных районов, чем за их пределами. Это же относится и к водителям тракторов: внутри приграничных районов они востребованы гораздо сильнее, чем за их пределами. В отличие от Амурской и Еврейской автономной областей, Приморский край разрешил хозяйствующим субъектам наем китайских граждан на неквалифицированную работу. Безусловно, имеются серьезные сомнения относительно достоверности официальной статистики. В то же время очевиден значительный спрос местных предприятий на квалифицированный труд в некоторых секторах сельского хозяйства в условиях серьезного дефицита предложения местной рабочей силы.

В 2011 г. заявки на привлечение 6107 иностранных рабочих подали 139 предприятий. Установлено, что 26 из этих предприятий были основаны частично или полностью с использованием китайского капитала[1]. Они приняли на работу 1481 иностранца. Предприятия без участия иностранного капитала наняли по 40,9 иностранных рабочих каждое, а с иностранными учредителями – в среднем по 57 человек.

Эти цифры опровергают утверждение о том, что инвестиции из КНР в сельское хозяйство приводят к засилью китайских рабочих. Но они красноречиво говорят о том, что местные производители нуждаются в китайских квалифицированных кадрах независимо от участия в них иностранного капитала. Стереотипные представления о том, что китайские крупномасштабные инвестиции в сельское хозяйство вызывают приток бедного китайского крестьянства, должны быть пересмотрены.

[1] При содействии С. Мищук (Институт комплексного анализа региональных проблем ДВО РАН).

Местные взаимосвязи в приграничных областях

Можно было бы сказать, что анализ официальных квот на выдачу рабочих виз не имеет смысла, поскольку главной проблемой в приграничных областях является приток нелегальной рабочей силы. Собственно, именно незаконная занятость в сельскохозяйственном секторе стала в 2013 г. причиной введения нулевой квоты на выдачу рабочих виз китайским сельскохозяйственным рабочим в Амурской области. Согласно исследованию Рыжовой и Иоффе, 15% местных фирм не информировали органы власти о приеме иностранных рабочих, и официальная статистика показывает заниженное число фактически нанятых китайских граждан [19. P. 354]. Системы рабочих квот и рабочих виз не справляются с контролем потока китайских рабочих. Федеральная миграционная служба не в состоянии точно оценить размеры незаконной миграции в сельские районы и городские пригороды, поскольку ФМС действует, полагаясь в основном на визуальный контроль и интуицию [20. С. 90]. Любые вводимые административные ограничения сопровождаются свободной миграцией китайских рабочих в приграничные области.

Географическая близость Амурской области с территорией Китая (разделены рекой шириной в 700 м) позволяет китайским рабочим пересекать границу каждый день. Географическое расположение городов-двойников стимулирует развитие приграничного туризма и челночную торговлю [21]. Неспособность гибко реагировать на изменение местного спроса на рабочую силу, особенно для сезонных работ, приводит к тому, что китайские рабочие въезжают в регион с разовыми туристическими или коммерческими (но не рабочими) визами или вообще без разрешительных документов. Поэтому массовый приток незаконных китайских рабочих трудно назвать мифом; скорее, стоит говорить о том, что близость приграничных областей стимулирует мобильность и развитие экономических связей жителей приграничных областей с обеих сторон.

Взаимная подвижность населения в китайско-российских приграничных районах превратилась в повседневность [22. С. 85]. До 2007 г. Китай был первым в списке стран, посещаемых российскими туристами, выезжающими за границу. В течение 2013 г. более 2 млн россиян посетили Китай, их них 1,7 млн чел. – с туристическими целями и 260 тыс. – с деловыми. За тот же период Россия приняла 1,7 млн китайцев, в том числе 370 тыс. с

туристическими целями и 300 тыс. – с деловыми (табл. 4). Вопреки расхожему мнению о том, что китайцы заполонили Россию, сальдо миграции складывается не в пользу Китая.

Таблица 4

Количество иностранных туристов из разных стран, приезжающих в Россию, и российских туристов в Японии, Китае и Республике Корея (2013 г.)

Страна	Цель поездки	Количество иностранных туристов в России	% к числу китайских туристов в России	Количество российских туристов	% к числу российских туристов в Китае
Китай	Всего	1 071 515	100	2 057 810	100
	Туризм	372 314	100	1 067 542	100
	Бизнес	295 203	100	259 223	100
Корея	Всего	107 942	10 ,1	211 258	10,3
	Туризм	52 114	14 ,0	107 055	10,0
	Бизнес	22 681	7,7	28 930	11,2
Япония	Всего	102 408	9,6	87 952	4,3
	Туризм	55 092	14,8	33 414	3,1
	Бизнес	30 459	10,3	8 161	3,1

Источник: Рассчитано по данным Федерального агентства по туризму Министерства культуры Российской Федерации.

В приграничных районах взаимный поток посетителей между странами настолько вырос, что их контакты уже не ограничиваются встречами на улицах или покупкой у них предметов первой необходимости, а отражаются на повседневной жизни «аборигенов». Например, половина студентов университета Благовещенска в Амурской области на последних курсах работали неполный рабочий день на китайских предприятиях и/или с китайцами. Каждый третий житель Приморского края побывал в Китае [22. С. 85]. Некоторые эксперты утверждают, что в Сибири и на Дальнем Востоке происходит адаптация к культуре Китая, когда усваиваются гибридные культурные модели обеих стран [23. С. 210]. Челночная торговля, бывшая когда-то доминирующей в российской торговле, а позже вытесненная организованным бизнесом, все еще присутствует в практике российско-китайских отношений.

В настоящее время восприятие китайцев жителями российского приграничья значительно изменилось. На смену стереотипу восприятия китайцев как бедных, не говорящих по-русски, бесправных «гастарбайтеров» приходит другое отношение, сформировавшееся в общении с образованными китайскими бизнесменами, знающими русский язык и культуру и приспособившимися к российской практике деловых отношений [24. С. 75–76].

Изменение отношения местных российских жителей к китайским мигрантам символично изложил русский шофер из Еврейской АО и наблюдавший, как приехавший бедный китайский крестьянин, усердно работая, разбогател спустя шесть лет: «Сначала мы возмущались, а теперь работаем на них» [25].

В настоящее время число личных контактов между Китаем и Россией изменилось и качественно, и количественно. В прошлом такие связи были возможны, как правило, внутри однородного слоя предпринимателей какой-либо отрасли или отдельного сегмента рынка, например, среди строительных рабочих или торговцев-челноков. Теперь же представители разных слоев населения контактируют друг с другом на бытовом уровне или организуют местное производство, представляя собой многонациональное соседство. Все это «снизу» меняет представление о «китайскости» [26] на российском Дальнем Востоке[1].

Заключение

Географические, экономические, политические и социальные проблемы переплетаются в приграничных регионах и надолго подпитывают «спорность территорий». «Захват земли» – щекотливая тема на Дальнем Востоке России, и руководители приграничных территорий часто поднимают этот вопрос, позиционируя себя как борцов с «китайской угрозой». Однако в то же время местные власти приветствуют китайские инвестиции в сельское хозяйство и нередко выступают инициаторами совместных инвестиционных проектов. Такое двойственное отношение местных властей зачастую способствует неустойчивости экономической политики регионов. Смена губернатора может полностью изменить позиционирование приграничной области, привести к отме-

[1] Полевые исследования китайских рынков в Иркутске показали интересный аспект изменения отношения местных жителей Иркутска к китайским рынкам и понятию «китайскости». См. Хорие и Григоричев (2015).

не квоты на выдачу рабочих виз китайским сельскохозяйственным рабочим и т.п. Противоречие между экономическими и политическими потребностями – это препятствие развитию приграничных областей.

Международные инвестиции в сельское хозяйство становятся все более важным фактором развития России, поскольку обширные площади ее сельхозугодий остаются неиспользованными, и имеется большой потенциал для превращения сельского хозяйства в стратегический экспортоориентированный сектор экономики. Это никак не противоречит интересам российского правительства по стимулированию крупномасштабных инвестиций с целью использования экспорта продовольствия как политического инструмента в развитии международных отношений [10. P. 925]. Поэтому, с точки зрения долгосрочных перспектив, не имеет никакого смысла излишнее нагнетание антикитайских настроений.

При этом рост связей между русскими и китайцами в приграничных областях содержит большой потенциал для положительных сдвигов в позиционировании регионов. Контакты на бытовом уровне особенно важны как источник перемен «снизу».

Литература

1. *Ferdinand P.* Sunset, Sunrise: China and Russia Construct a New Relationship // International Affairs. – 2007. – Vol. 83. – № 5. – P. 841–867.
2. *Kuhrt N.* The Russian Far East in Russia's Asia Policy: Dual Integration or Double Periphery? //Europe-Asia Studies. – 2012. – Vol. 64. – № 3. – P. 471–493.
3. *Payan T.* Theory-Building in Border Studies: The View from North America // Eurasian Border Review. – 2014. – Vol. 5. – № 1. – P. 1–18.
4. *Weitz R.* Superpower Symbiosis: The Russia-China Axis // World Affairs. – 2012. – Vol. 175. – № 4. – P. 71–78.
5. *Sheppard E.* The Spaces and Times of Globalization: Scale, Networks, and Positionality // Economic Geography. 2002. – Vol. 78. – № 3. – P. 307–330.
6. *Martinez O.* Border People: Life and Society in the U.S.-Mexico Borderlands. – University of Arizona Press, 1994.
7. *Wilkinson J.* Performing the Local and the Global: The Theatre Festivals of Lake Constance. – Peter Lang, 2007.
8. *Trenin D.* The End of Eurasia. – Carnegie Moscow Center, 2001.
9. *Bury A.* The Development of Cooperation between the Eastern Regions of Russia and the Provinces of China // ERINA Report. – 2014. – № 119. – P. 31–34.
10. *Visser O. and Spoor M.* Land Grabbing in Post-Soviet Eurasia: The World's Largest Agricultural Land Reserves at Stake // Journal of Peasant Studies. – 2011. – Vol. 38. – № 2. – P. 299–323.
11. *Zhao H.* Sino-Russian Economic Cooperation in the Far East and Central Asia since 2012 // Eurasia Border Review. – 2015. – Vol. 6. – № 1. – P. 103–121.

12. *Mishchuk S.* Russian–Chinese Agricultural Cooperation in the Russian Far East // Regional Research of Russia. – 2016. – Vol. 6. – № 1. – P. 38–48.
13. *Von Braun J. and Meinzen-Dick R.* «Land Grabbing» by Foreign Investors in Developing Countries: Risks and Opportunities// IFPRI Policy Brief. – 2009. – № 13.
14. URL: http://gazetarb.ru/news/section-society/detail-412242/ (дата обращения: 21.07.2016).
15. URL: http://www.zrpress.ru/business/dalnij-vostok_15.07.2015_73322_80-zemelnykh-resursov-v-evrejskoj-avtonomnoj-oblasti-kontroliruetsja-kitajtsami.html (дата обращения: 16.07.2015).
16. Интервью с А. Винниковым. URL: http://ruchina.org/china-russia-article/china/35.html (дата обращения: 21.07.2016).
17. URL: http://www.ewinextgen.com/eurasia/2015/8/13/russias-far-east-lease-with-china-a-new-problem (дата обращения: 21.07.2016).
18. *Takaya K.* China's Grain Policy and Agricultural Investment in Russia (Chuugoku no Shokuryou Seisaku to Tai Roshia Nougyou Toushi) // Ritsumeikan Economic Review. – 2014. – Vol. 63. – № 3–4. – P. 17–38 (in Japanese).
19. *Ryzhova N. and Ioffe G.* Trans-Border Exchange between Russia and China: The Case of Blagoveshchensk and Heihe // Eurasian Geography and Economics. – 2009. – Vol. 50. – № 3. – P. 348–364.
20. *Григоричев К.В.* В тени большого города: социальное пространство пригорода. – Иркутск: Оттиск, 2013.
21. *Mikhailova E.* Border Tourism on the Russian-Chinese Border // Journal of Siberian Federal University: Humanities & Social Sciences. – 2015. – Vol. 3. – P. 437–451.
22. *Зайончковская Ж.* Перед лицом иммиграции // Pro et Contra. – 2005. – № 3. – P. 72–87.
23. *Бляхер Л.Е., Журавская Т.Н., Скрипник Е.О., Пешков И.О.* Дальневосточное трансграничье / ред. В.И. Дятлов, К.В. Григоричев // Переселенческое общество Азиатской России: миграции, пространства, сообщества. – Иркутск: Оттиск, 2013. – P. 36–210.
24. *Дятлова Е.В.* Историческая динамика представлений о китайских торговцах, предпринимательстве и деловой культуре в позднеимперской и современной России. – Иркутск: Изд-во Иркут. гос. ун-та, 2013.
25. URL: http://dpni.org/articles/lenta_novo/2728/ (дата обращения: 15.07.2016).
26. *Хорие Н. и Григоричев К.В.* Эволюция китайских рынков в Сибири: пересборка «китайскости» и открытие «закрытых» локальностей / ред. В.И. Дятлов, К.В. Григоричев // Этнические рынки в России: пространство торга и место встречи. – Иркутск: Изд-во ИГУ, 2015. – P. 141–158.

КЛЮЧЕВЫЕ МЕХАНИЗМЫ НОВОЙ МОДЕЛИ РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ИХ ВЛИЯНИЕ НА РОЛЬ МИНЕРАЛЬНОГО СЕКТОРА В ЭКОНОМИКЕ РЕГИОНА[1]

Н.В. ЛОМАКИНА, *доктор экономических наук,*
Институт экономических исследований
Дальневосточного отделения РАН, Хабаровск

«Фундаментальными константами» социально-экономического развития Дальнего Востока на протяжении всей истории его освоения являются: а) природные ресурсы и экономико-географическое положение, формирующие характер, масштабы и структуру хозяйственной жизни в регионе; б) определяющая роль государства в организации и регулировании развития социальной системы и экономики региона; в) ориентация на сотрудничество с сопредельными тихоокеанскими странами и рынками [1].

Дальний Восток России – это регион, где освоение минеральных ресурсов стало отраслью национальной специализации и одним из системообразующих факторов региональной экономики. Доля вида экономической деятельности «Добыча полезных ископаемых» в структуре и валовой добавленной стоимости (ВДС) региона, и промышленности продолжает возрастать – с 14,9% и 45,5% соответственно в 2005 г. до 26,5% и 61,9% в 2013 г. [2–3]. Значение этого комплекса в национальной и региональной экономике отражалось и в институциональных механизмах стимулирования развития Дальнего Востока, прежде всего в государственных программах – длительный период минерально-сырьевой комплекс признавался одним из ключевых факторов перспективного развития региона в государственной стратегии [4].

Минеральный сектор в новой модели развития Дальнего Востока

В конце 2013 г. было объявлено о формировании новой модели развития Дальнего Востока, среди ключевых механизмов предложены и уже начали реализовываться [5] такие, как форми-

[1] №7 2015.

рование территорий опережающего развития; введение особого налогового режима; поддержка инвестиционных проектов наиболее высокой степени готовности, практическая реализация которых способна дать значимый для развития региона эффект; актуализация Государственной программы по развитию Дальнего Востока и Байкальского региона (Госпрограмма-2025).

В последней версии Госпрограммы-2025/04.2014[1] сделана попытка уйти от «компрометирующей» сырьевой ориентации региона. Если в предыдущей версии (март 2013 г.) развитие минерально-сырьевого комплекса было запроектировано в рамках отдельной подпрограммы (одной из двенадцати) [6], то в структуре Госпрограммы-2025/04.2014 упразднены отраслевые и функциональные подпрограммы: минеральный сектор, как и другие отраслевые комплексы, не упоминается. Но все же среди ожидаемых результатов предусматривается «развитие традиционных видов деятельности и формирование предпосылок для создания ядра новых высокотехнологичных производств», в том числе и в добывающей промышленности.

Среди приоритетов государственной политики в сфере ускоренного развития Дальнего Востока и Байкальского региона (далее – макрорегиона) обозначено и «преодоление структурных диспропорций за счет быстрого развития перерабатывающих и обрабатывающих отраслей экономики макрорегиона, а также сферы высоких технологий». Однако рост результирующего показателя изменения структуры экономики – доли обрабатывающих производств в структуре ВРП – в редакции Госпрограммы 2014 г. можно считать не принципиальным – с 8% в 2014 г. до 8,2% в 2025 г. (такая динамика более чем за десять лет означает отсутствие структурных изменений). Это косвенно указывает на то, что при объявленном развороте к ускоренному развитию обрабатывающих и перерабатывающих производств направления и источники развития региона остаются прежними – природные ресурсы в сырьевом варианте их использования.

Такое несовпадение в Госпрограмме-2025/04.2014 целевых задач и результирующих показателей отмечено уже и Счетной палатой РФ. Похоже, Госпрограмму развития Дальнего Востока и Байкальского региона снова ждут изменения: в доработанном ви-

[1] Госпрограмма-2025/04.2014 утверждена постановлением Правительства РФ № 308 от 15 апреля 2014 г.

де она должна быть представлена в Правительство РФ до 1 октября 2015 г. [7].

В формируемой модели развития Дальнего Востока в качестве механизмов, стимулирующих реализацию крупных инвестиционных проектов, в том числе и по освоению минеральных ресурсов региона, предусмотрен ряд налоговых льгот и новаций [8]:

- снижение налога на прибыль: в федеральной части – обнуление ставки на период 10 лет с момента получения прибыли, в региональной части – не более 10% в первые пять лет и не менее 10% в следующие пять лет. При этом для субъектов РФ предусмотрена возможность максимального снижения этих ставок;
- введение понижающего коэффициента для налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) на 10 лет: от 0 в первые два года до 0,8 в последние два года десятилетних налоговых каникул (с шагом 0,2 каждые два года).

При этом вводится новая категория налогоплательщиков, которые смогут воспользоваться такими льготами: «участник регионального инвестиционного проекта». Получение такого статуса требует соблюдения определенных условий (регистрация на территории субъекта РФ, в котором реализуется инвестиционный проект; отсутствие обособленных подразделений на иных территориях; определенная организационно-правовая форма и т.д.).

Если учесть, что практически вся эффективная минерально-сырьевая база в регионе распределена между недропользователями (табл. 1), в основном между крупными компаниями (такая же ситуация – и на других территориях макрорегиона, например, в Забайкальском крае [9]), то шансы появления новых игроков и возможность их регистрации как особой категории налогоплательщиков весьма невелики. Видимо, следует оценивать эту стимулирующую меру в новой модели развития Дальнего Востока ограниченной для воздействия на минерально-сырьевой сектор.

Естественно, что инвестиционным сообществом ставятся вопросы об уточнении критериев соответствия новой категории налогоплательщиков и о включении в эту категорию «инвесторов, которые приступили к реализации своих проектов в период, непосредственно предшествующий вступлению Закона в силу (1 января 2014 г.)» [11]. Появляется информация о включении компаний по добыче полезных ископаемых в Реестр участников

региональных инвестиционных проектов в Дальневосточном федеральном округе – в марте 2015 г. ОАО «СиГМА» в Камчатском крае включено в такой реестр с проектом освоения Озерновского золоторудного месторождения [12].

Таблица 1

Доля ключевых видов полезных ископаемых, находящихся в распределенном фонде, по регионам Дальнего Востока на 01.01.2014 г., % от величины балансовых запасов и прогнозных ресурсов, включенных в государственный баланс

Субъекты РФ	Доля в балансовых запасах	Доля в прогнозных ресурсах
Золото рудное		
Респ. Саха (Якутия)	82,4	53,6
Камчатский кр.	100,0	49,4
Хабаровский кр.	96,9	21,4
Амурская обл.	98,0	100,0
Магаданская обл.	85,1	100,0
Чукотский АО	98,5	100,0
Серебро		
Респ. Саха (Якутия)	90,9	20,5
Хабаровский кр.	90,3	–
Магаданская обл.	89,2	44,5
Чукотский АО	98,9	70,0
Платина		
Респ. Саха (Якутия)	33,3	100,0
Камчатский кр.	100,0	–
Хабаровский кр.	99,8	–
Железная руда		
Респ. Саха (Якутия)	85,5	45,1
Амурская обл.	100,0	100,0
Еврейская АО	100,0	0
Никель и кобальт		
Камчатский кр.	100,0	100,0

Источник: рассчитано с использованием материалов Департамента по недропользованию по Дальневосточному федеральному округу [10].

Государственная поддержка инвестиционных проектов, практическая реализация которых может дать значимый для Дальнего Востока эффект, является еще одним важным механизмом в новой модели развития региона. Сейчас эта процедура нормативно уже проработана и получены первые результаты по отбору инвестпроектов.

Правительством РФ утверждена Методика отбора инвестиционных проектов [13], планируемых к реализации на территориях Дальнего Востока и Байкальского региона. Ключевые требования – соответствие целям стратегических документов, определяющих направления социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона; уровень частных инвестиций – не менее 1 млрд руб., при этом не менее 10% этих инвестиций уже должно быть осуществлено; необходимость государственной поддержки в форме бюджетных инвестиций для создания или модернизации объектов инфраструктуры. Количественные критерии: отношение частных инвестиций к государственным; отношение суммы налоговых поступлений и взносов в государственные внебюджетные фонды, которые поступят в результате реализации инвестпроекта в 2014–2025 гг., к величине государственных инвестиций; величина добавленной стоимости, которая будет создана за второй год после выхода инвестпроекта на проектную мощность. При оценке проектов могут быть применены дополнительные поправочные коэффициенты, отражающие приоритетность отрасли и территории.

К настоящему времени прошел первый цикл рассмотрения, и распоряжением Правительства РФ № 484-р от 23 марта 2015 г. утвержден перечень инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территории Дальнего Востока. Какие же проекты признаны приоритетными для развития региона и для государственной поддержки?

На предварительном этапе отбора рассматривалось около 40 проектов [14], в том числе 16 – в сфере добычи и первичной переработки полезных ископаемых, восемь направлены на развитие сельского хозяйства, агро- и рыбопромышленного комплексов; семь – в области транспорта, логистики и энергетической инфраструктуры; восемь – в сфере лесопереработки, производства стройматериалов, здравоохранения, переработки отходов и т.д. По результатам отбора на соответствие целям развития региона и другим критериям в окончательном варианте оказалось шесть

проектов [15]. Правительством утверждены к государственной поддержке один транспортно-логистический проект (строительство транспортно-перегрузочного комплекса для перевалки угля в порту Ванино Хабаровского края) и пять проектов в минерально-сырьевой сфере (среди них два угольных проекта – «Инаглинский» в Якутии и «Ургальский» в Хабаровском крае, создание ГОКа на базе железорудного месторождения Таежное в Якутии и два проекта по освоению золоторудных месторождений в Амурской области и в Камчатском крае).

Следует отметить, что выбранные для господдержки инвестпроекты мало чем отличаются от «оставшихся за бортом» – ни степенью переработки сырья, ни внедрением высоких технологий и получением новых продуктов из минерального сырья. Таких проектов в предварительном списке и не было.

Тем не менее именно проекты в минеральной сфере оказались самыми конкурентоспособными, готовыми к реализации и в наибольшей степени отвечающими целям развития региона, обозначенным в стратегических документах. В последние годы преимущественно минерально-сырьевой комплекс обеспечивает инвестиционную активность в регионах сырьевой специализации (табл. 2) и связанный с этим рост экономики.

Таблица 2

Доля инвестиций в добычу полезных ископаемых в структуре инвестиций в основной капитал в регионах Дальнего Востока в 2009–2013 гг., %

Субъект РФ	2009	2010	2011	2012	2013
Респ. Саха (Якутия)	22,9	39,9	36,1	33,4	46,1
Камчатский кр.	8,9	3,3	4,7	13,8	7,7
Приморский кр.	0,8	0,7	0,5	1,0	1,5
Хабаровский кр.	4,8	4,2	4,7	6,7	10,7
Амурская обл.	12,6	11,6	16,2	16,6	10,1
Магаданская обл.	27,0	24,0	30,9	43,0	51,0
Сахалинская обл.	63,4	67,4	69,6	57,6	67,3
Еврейская АО	11,8	9,1	11,0	7,5	17,5
Чукотский АО	64,7	38,9	36,3	61,1	56,4

Источник: рассчитано с использованием [16].

Например, в 2014 г. в Чукотском автономном округе благодаря реализации новых инвестиционных проектов промышленное производство дало самый высокий рост в России – 147% (прежде всего за счёт ввода в конце 2013 г. в эксплуатацию двух горно-обогатительных комбинатов на месторождениях «Майское» и «Двойное»). Кроме того, благодаря промышленному росту и созданным новым рабочим местам в Чукотском автономном округе в 2014 г. наблюдался миграционный приток населения. Реализация крупного инвестиционного проекта по освоению Кимканского и Сутарского железорудных месторождений и строительство на их базе горно-обогатительного комбината в Еврейской автономной области дали рост промышленного производства на 115,3%. В Сахалинской и Магаданской областях промышленный рост, более высокий, чем в среднем по Дальневосточному федеральному округу, также достигнут за счёт реализации новых инвестпроектов [17].

Эти иллюстрации и рассуждения настойчиво возвращают к оценке значения минерального сектора Дальнего Востока как к одной из фундаментальных констант развития региона. Попытки обозначить «другие» цели и «новые модели» развития пока не приводят к кардинальным изменениям. Минеральный сектор по-прежнему остается и перспективным направлением, и источником регионального развития. Поэтому вопросы «встроенности» этого сектора в структуру региональной экономики не перестают быть актуальными.

Минерально-сырьевой комплекс в структуре региональной экономики

Оценка вклада ресурсных отраслей в региональные макроэкономические показатели является традиционной, но далеко не всеобъемлющей. Известные концепции «ресурсного проклятия», «голландской болезни», «сырьевой иглы» и т.д. отражают желание и попытки увязать эффективность освоения природных ресурсов с самыми различными аспектами экономического развития. Задача системной оценки роли ресурсного сектора в экономическом развитии является актуальной и в научном, и в практическом плане (в смысле формирования экономической политики).

Попытка решения такой задачи была предпринята и нами на примере Хабаровского края[1]. Были поставлены и решены задачи уловить импульсы, исходящие от отраслей ресурсного сектора (включая и минерально-сырьевой комплекс) к другим видам экономической деятельности Хабаровского края, количественно измерить «мощность» таких импульсов, выявить пути их прохождения и в целом определить степень интегрированности ресурсного сектора в региональную экономику, его стимулирующее (или дестимулирующее) воздействие.

Экономика Хабаровского края является диверсифицированной, но значение минерально-сырьевого комплекса в последние годы только возрастает. Так, в структуре промышленного производства Хабаровского края доля горнодобывающего комплекса (по объему отгруженных товаров) составляет порядка 17–18%, в общей среднесписочной численности занятых в промышленном производстве края доля производственного персонала горнопромышленного комплекса колеблется на уровне 8,9–9,5%. Структура стоимости продукции минерально-сырьевого комплекса обеспечена более чем на 95–97% добычей драгоценных и цветных металлов.

Для получения системной оценки эффектов, генерируемых в экономике Хабаровского края ресурсным сектором, был использован метод матриц социальных счетов. Матрица социальных счетов (МСС) представляет собой расширенную балансовую модель, отражающую структурные параметры экономических потоков всех стадий регионального воспроизводственного цикла [18, 19]. Количественные оценки роли ресурсных отраслей в экономике региона были получены на основе мультипликаторов МСС, структура которых отражает структуру связей экономической системы. «Выделено два типа эффектов: межотраслевые эффекты и эффекты конечного спроса. При этом выделенные эффекты характеризуются как прямые и косвенные в зависимости от того, в рамках какого воспроизводственного цикла они проявляются» [20. С. 42]. Полученные оценки величины и структуры мультипликаторов МСС формируют комплексное представление о роли ресурсного сектора в экономике Хабаровского края, его взаимосвязях с другими отраслями краевой экономики.

[1] Методические подходы, информационная база и результаты такой оценки подробно представлены в [18].

Какие же оценки получены для минерально-сырьевого комплекса Хабаровского края? Расчеты показали, что рост выпуска по виду экономической деятельности «Добыча полезных ископаемых, кроме ТЭР» на 1000 руб. продуцирует увеличение валового выпуска в регионе на 1646,4 руб. (второе значение после «Обработки древесины») и доходов – на 1261,6 руб. (больше только в «Рыболовстве и рыбоводстве»).

Определяющую роль в ранжировании ресурсных отраслей по величине мультипликативного эффекта играет степень сложности и замкнутости на региональном уровне их структурных взаимосвязей. Результаты показали, что наиболее тесные связи с добычей полезных ископаемых через прямые межотраслевые эффекты имеют строительство, производство нефтепродуктов, транспорт и металлургическое производство. Факт значимости межотраслевых эффектов, генерируемых горнодобывающим комплексом в металлургии, отсутствующей на территории Хабаровского края, указывает на перераспределение части эффектов горнодобывающего комплекса за пределы региона. Как показало проведенное исследование, особенностью горнодобывающего комплекса Хабаровского края является то, что добыча полезных ископаемых, генерируя значимый по величине импульс для развития отдельных отраслей, не формирует разветвлённой сети взаимосвязей с остальной экономикой края. Такой характер взаимосвязей обусловлен преобладанием сырьевой составляющей (отсутствием переработки) в структуре комплекса.

Представленные оценки получены для экономики региона с диверсифицированной, несырьевой специализацией (Хабаровский край). Можно ожидать, что для регионов, развитие которых зависит преимущественно от сырьевых отраслей, все эти оценки будут гипертрофированы. Формируя существенный импульс для развития отдельных отраслей (преимущественно инфраструктурной направленности), ресурсные отрасли, развиваясь по сырьевому сценарию, не формирует разветвленных связей и не создают стимулов для диверсификации структуры экономики в «своих» регионах.

Как показало исследование реакции на запуск институциональных и финансовых механизмов «новой модели» развития региона, минеральный сектор оказался чувствительным к этим нововведениям (практически вопреки заявленным целям диверсификации региональной экономики). Об этом говорят и первые

результаты отбора инвестпроектов для господдержки, и начавшееся формирование Реестра участников региональных инвестиционных проектов, и появление новых территорий опережающего развития, среди которых есть и территории с добывающей специализацией (например, «Беринговская» в Чукотском автономном округе).

Несмотря на ряд существенных, трансформационных изменений условий и результатов развития минерально-сырьевого комплекса Дальнего Востока, роль и значение его и в региональной, и в национальной экономике не изменились. Горнодобывающая отрасль региона по-прежнему обеспечивает значительную долю полезных ископаемых, производимых российским минерально-сырьевым комплексом. «Экономическое лицо» Дальнего Востока в российском хозяйстве, как и раньше, определяет минерально-сырьевой комплекс, и вероятно, что он еще продолжительный период будет сохранять характер «фундаментальной константы» для развития региона.

Литература

1. *Минакир П.А.* Экономика регионов. Дальний Восток. - М.: Экономика. – 2006. – С. 805–806.
2. Показатели системы национальных счетов Приморского края и субъектов ДВФО. 2015. Сборник с аналитической запиской / Приморскстат, 2015. – 64 с.
3. Основные показатели социально-экономического положения регионов Дальневосточного федерального округа в 2013 году. (1 часть). Стат. бюллетень / Хабаровскстат. – Хабаровск, 2014.
4. *Ломакина Н.В.* Минерально-сырьевой комплекс Дальнего Востока России: потенциал развития. – Хабаровск, 2009. – 240 с.
5. Стенограмма совместного заседания коллегий Генеральной прокуратуры и Минвостокразвития России. 16.04.2015. [Электронный ресурс] URL: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=3104 &sphrase_id=16326 (дата обращения: 25.04.2015).
6. *Ломакина Н.В.* Минеральный сектор экономики в Госпрограмме развития Дальнего Востока: целевые задачи и ожидаемые результаты // Менеджмент и бизнес-администрирование. – 2013. – № 3. – С. 22–29.
7. «Отсутствие системы управления – главная проблема Минвостокразвития». URL: http://konkurent.ru/politika/731-otsutstvie-sistemy-upravleniya-glavnaya-problema-minvostokrazvitiya.html (дата обращения: 28.04.2015).
8. Федеральный закон от 30.09.2013 г. № 267-ФЗ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации в части стимулирования реализации региональных инвестиционных проектов на территориях Дальневосточного федерального округа и отдельных субъектов Российской Федерации».

9. *Глазырина И.П., Лавлинский С.М., Калгина И.С.* Государственно-частное партнерство в минерально-сырьевом комплексе Забайкальского края: проблемы и перспективы // География и природные ресурсы. – 2014. – № 4. – С. 99–105.
10. URL: http://www.dalnedra.ru/index.php?c=mineralno-syrevaya-baza (дата обращения: 30.04.2015).
11. Влияние прямых иностранных инвестиций на социально-экономическое развитие Дальнего Востока. Исследование ЦЭФИР по заказу Корпорации Кинросс Голд. – М., 2013. – С. 45.
12. Приказ министерства экономического развития, предпринимательства и торговли Камчатского края от 19.03.2015 № 154-П. [Электронный ресурс] URL: http://www.geosigmagold.com/blog/investitsii/ (дата обращения: 03.05.2015).
13. Постановление Правительства РФ от 16.10.2014 г. № 1055 «Об утверждении методики отбора инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территориях Дальнего Востока и Байкальского региона».
14. Результаты проведения Минвостокразвития России отбора инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территории Дальнего Востока 31.12.2014. [Электронный ресурс] URL: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/sob_minvostok/?ELEMENT_ID=2855 (дата обращения: 23.03.2015).
15. Распоряжение Правительства РФ от 23.03.2015 г. № 484-р.
16. «Строительная и инвестиционная деятельность предприятий и организаций регионов Дальневосточного федерального округа (2009-2013 гг.)». Стат. бюллетень. Сахалинстат. Южно-Сахалинск. 2014.
17. Итоги развития Дальнего Востока в 2014 году. 05.01.2015. [Электронный ресурс] URL: http://iltumen.ru/node/13960 (дата обращения: 23.03.2015).
18. *Антонова Н.Е., Дёмина О.В., Захарченко Н.Г., Ломакина Н.В., Сухомиров Г.И.* Оценка роли ресурсного сектора в экономике региона: пример Хабаровского края // Регионалистика. – 2014. – Т. 1. – № 2. – С. 42–70.
19. *Захарченко Н.Г.* Использование матриц социальных счетов в моделировании структуры экономической системы // Пространственная экономика. – 2012. – № 1. – С. 69–89.
20. *Захарченко Н.Г., Дёмина О.В.* ТЭК в экономике региона: оценка мультипликативных эффектов // Пространственная экономика. – 2013. – № 1. – С. 33 54.

СВОБОДНЫЙ ПОРТ ВЛАДИВОСТОК – ЗА И ПРОТИВ[1]

Ю.А. АВДЕЕВ, *кандидат экономических наук, Тихоокеанский институт географии Дальневосточного отделения РАН, Владивосток*

Важнейшим направлением реализации курса «на восток» является укрепление российских позиций на Тихом океане и участие в конкуренции за мировую грузовую базу. Решение этих задач возможно только на основе создания национальной судоходной компании дедвейтом не менее 4 млн т с преобладающим государственным участием, формированием порта-хаба мощностью до 300 млн т, увеличения контейнерных перевозок на порядок, повсеместного внедрения в портах принципа «одного окна», организации непрерывного планирования и взаимодействия логистических центров.

Эти стратегические направления развития портовой инфраструктуры Дальневосточного бассейна зафиксированы еще в 2007 г. на совместном заседании Президиума Госсовета РФ и Морской коллегии, но так и остались нереализованными.

И до этого и после этого заседания на высшем уровне принималось немало решений, направленных на восстановление статуса мировой морской державы. К 2015 г. грузооборот российских портов возрос более чем на 66%, составив 676,7 млн т. Однако общий дедвейт судов, контролируемых российскими судовладельцами, – всего 20,3 млн т, из них под иностранным флагом – 15,0 млн т. За 30 лет количество перевезенных российским морским транспортом пассажиров снизилось в 15 раз, а пассажирооборот — в 20 раз, что также свидетельствует об утрате конкурентных преимуществ отечественного грузопассажирского флота.

Сегодня под контролем России находится 15% общемирового объема морских грузов, но для их перевозки используется лишь 5% судов под российским флагом. Российская транспортная инфраструктура, порты и флот стали неконкурентоспособны. Российский транспортный бизнес отстал по технологиям, качеству и экономичности предоставляемых услуг. Как следствие, россий-

[1] №2 2017.

ские грузы идут через иностранные порты и перевозятся иностранными судами.

4 декабря 2014 г. Президент России в послании к Федеральному собранию предложил наделить Владивосток статусом свободного порта. К началу марта 2015 г. Министерство по развитию Дальнего Востока подготовило проект закона, который почти два месяца обсуждался в разных аудиториях (ранее подобного, как утверждают, не было). Замечания и предложения исчислялись десятками тысяч, часть из них попали в новую редакцию. В октябре 2015 г. федеральный закон «О свободном порте Владивосток» (№ 212-ФЗ от 13.07.2015 г.) вступил в силу. Через год закон распространили на 16 муниципальных образований Приморского края и четыре порта четырех дальневосточных субъектов Федерации.

Сжатые сроки, объяснявшиеся желанием познакомить с документом потенциальных инвесторов на предстоящем Восточном экономическом форуме, не позволили создать оригинальную идею свободного порта в контексте перспектив XXI века. Кроме того, в эти же дни принимается решение о закрытии десяти ОЭЗ, которые за десять лет так и не привлекли инвесторов, в том числе двух – на Дальнем Востоке. Поводом для этого стал доклад главы Контрольного управления президента, согласно которому сумма затрат на создание 33 таких зон с 2006 г. составила 186 млрд руб., а налоговые и таможенные платежи из ОЭЗ – всего 40 млрд руб., а создание одного рабочего места стоило бюджету 10 млн руб. [1].

Но вместо поиска единого подхода к таким зонам и эффективных методов привлечения инвестиций был избран другой путь – клонирование их в виде территорий опережающего развития и свободного порта, с переподчинением Министерству по развитию Дальнего Востока (ОЭЗ находятся в зоне ответственности Министерства экономики) [2. С. 18].

Цель – это главное

В первоначальной редакции проекта закона о свободном порте Владивосток цель как таковая отсутствовала (как нет ее и в законе о территориях опережающего развития – авторы, похоже, те же). В окончательной редакции их пять. Но соответствуют ли они определениям понятия «цели» (*«конечный результат, на который преднамеренно направлен процесс»; «доведение возможности до её полного завершения»; «осознанный образ предвосхищаемого результата»)?*

Так, можно ли назвать целью «использование географических и экономических преимуществ Приморского края для интеграции в экономическое пространство Азиатско-Тихоокеанского региона» (АТР)? По логике авторов закона, до его написания эти преимущества не использовались, а теперь будут. А Владивосток даже в статусе закрытого порта до 1991 г. был одним из немногих городов страны с интенсивными международными связями, обусловленными его экономико-географическим положением. К тому же это третья по количеству дипломатических представительств консульская столица России.

До недавнего времени, действительно, экономико-географические преимущества Владивостока использовались крайне слабо. Достаточно сказать, что все российские порты Тихоокеанского побережья в сумме перерабатывают грузов меньше, чем один южнокорейский Пусан. «Сегодня грузооборот Владивостокского порта составляет чуть более 15 млн т. Для сравнения порты АТР: китайский Шанхай – около 700 млн т, примерно столько же Сингапур, корейский Пусан – 300 млн т, Гонконг – 270 млн т» [3]. И если теперь стоит задача обеспечить выход на этот уровень, то и цель должна быть сформулирована таким образом.

Это же можно сказать о такой цели, как «развитие международной торговли с государствами АТР»: ведь это – одна из основных функций морского порта. У порта Владивосток накоплен богатый опыт международной торговли в условиях порто-франко, закрытой военно-морской базы, а теперь и открытого порта, но цель-то в чем? Что со временем можно будет предъявить в качестве результата, как измерить это «развитие» и к какому сроку его ожидать?

Ближе к определению цели третий пункт – «создание и развитие производств, основанных на применении современных технологий и ориентированных на выпуск в свободном порту Владивосток конкурентоспособной в государствах Азиатско-Тихоокеанского региона продукции». Но если речь идет о производствах, подобных предприятию «Мазда Соллерс», разместившему вопреки мировым тенденциям урбанистического развития в центре города на берегу бухты Золотой Рог производственную площадку для отверточной сборки автомобилей, то возникает вопрос: будет ли его продукция из импортных комплектующих конкурентоспособной на рынках АТР?

В особо веских аргументах нуждается обоснование необходимости размещать в свободном порту производства, не относящиеся к судостроению, судоремонту, обслуживанию или временному хранению товаров. Если цель «создания производства» будет складываться из совокупности частных проектов, множества целей будущих резидентов, это может породить новые проблемы, которые придется героически преодолевать.

Формула «ускоренное социально-экономическое развитие территории…» в качестве цели присутствует во всех программах и до 1990 г. и более поздних. Но пока «ускорение» проявляется разве что в устойчивом оттоке населения из региона.

Но наиболее странным выглядит п. 1 об «обеспечении взаимодействия федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав округа». В чем смысл данной целевой установки: до закона о свободном порте такого взаимодействия между разными уровнями власти не было, а теперь будет налажено «в целях развития свободного порта Владивосток»? Или в условиях свободного порта потребуется какой-то особый вид взаимодействия? Или все же в этом пункте есть двойное дно? Можно только предположить, что льготы резидентам свободного порта обеспечиваются в том числе и за счет налогов на землю и недвижимость, которые являются главными источниками жизни муниципалитетов, и во избежание будущих конфликтов между разными уровнями власти необходимо заранее предусмотреть «взаимодействие».

В чем принципиальное значение формулировки цели, кому она адресована? Вне всяких сомнений, в первую очередь, для себя – как вы цель определите, такой результат и получите. Но не менее важно показать ее потенциальному инвестору, который захочет стать резидентом свободного порта Владивосток. Его мотив – возможность минимизировать издержки собственного бизнеса. Свою цель он пропишет в бизнес-плане, но ему важно понимать цели тех, кто создает здесь привлекательные условия для инвестирования. Может быть, расплывчатость формулировок целей объясняет преобладание в списке резидентов отечественных инвесторов?

Таким образом, найти хотя бы минимальное соответствие этим определениям тех целей, которые перечислены в законе о свободном порте Владивосток, непросто. Ни в одном из пунктов

нет указания на конкретную цель, ни один из этих процессов не поддается измерению и не содержит даже намека на конечный результат. Из этого можно сделать вывод, что, либо у закона цели как не было, так и нет, либо она есть, но остается за пределами текста, подразумевается, но не для распространения. Между тем «неконкретность цели, непродуманность деталей часто приводит к тому, что, помимо запланированного результата, действия менеджера приносят массу незапланированных, побочных эффектов. Иногда эти эффекты сводят на нет пользу от планируемого результата» [4].

Что такое «свободный порт»

Отсутствие точно сформулированной цели порождает и неопределенность понятия «свободный порт». Если это «часть территории Приморского края, на которой… устанавливаются меры государственной поддержки предпринимательской деятельности» (ст. 2, п. 1 ФЗ № 212), то чем она отличается от особых экономических зон, территорий опережающего развития и т.д., где государство также оказывает поддержку предпринимательской деятельности?

Базовое понятие «морской порт» сформулировано в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации, на него же ссылается закон «О морских портах в Российской Федерации» № 261-ФЗ от 08.11. 2007 г., где «под морским портом понимается совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта (ст. 9, п. 1) [5].

А свободный порт – это территория порта с его причалами, складами, мастерскими и подсобными помещениями плюс прилегающая акватория, не входящая в состав таможенной территории государства. Функционирование свободного порта основывается на полном или частичном отсутствии таможенных пошлин и налогов, льготном режиме ввоза, вывоза и реэкспорта товаров. И если мы хотим привлечь инвесторов, суда должны быть освобождены от уплаты всех портовых сборов, кроме лоцманских.

А водные участки должны приобретаться без аукционов, и основанием для заключения договора будет являться внесение его в список резидентов. Так принято в международной практике.

«Модель свободного порта, предложенная Минвостокразвития, противоречит и мировому опыту, и российскому законодательству, к тому же не имеет ничего общего с реальными потребностями и перспективами региона», – утверждает гендиректор ОАО «Международный морской перегрузочный терминал» В. Покотилов [6].

Опыт далекий и не очень

Освоение юга Дальнего Востока начиналось с полувекового статуса «порто-франко» практически на всей территории России за Байкалом. Владивосток статус порто-франко получил еще в 1862 г., в 1900 г. его попытались отменить, а компромиссным решением в 1904 г. стало его продление в виде «вольной гавани Владивосток» до 1909 г. Этот режим позволил Владивостоку стать одним из главных морских портов России [7]: благодаря статусу свободной гавани за 1883–1899 гг. объем грузооборота увеличился с 47,8 тыс. т до 333,3 тыс. т.

Разработчики проекта закона о свободном порте Владивосток изучали порядок функционирования портов в соседних странах, с тем, чтобы создаваемые условия работы наших портов оказались конкурентоспособными. Но насколько проанализирован отечественный опыт, и не только с точки зрения набора мер, но и порядка их применения?

Особенно тщательного изучения требует во многом небезуспешная попытка в начале 1990-х годов введения режима особой экономической зоны в г. Находка. Здесь, в Приморском крае, был реализован ряд интересных инвестиционных проектов на основе программно-целевого подхода, позволившего при относительно скромной поддержке государства привлечь масштабные инвестиции. Интересен также малоизвестный опыт особой экономической зоны Магадана, которая функционировала 12 лет.

О результатах ОЭЗ «Находка» говорить как-то не принято. Но ранее считалось, что этот проект должен был стать «заповедником нормального рынка в ненормальной стране» и ускорить развитие рыночной экономики на востоке России [8]. Здесь было положено начало реализации российско-американского и российско-корейского технопарков, создан аэропорт «Находка», нефте-

наливной порт в порту Восточном. Реализованы энергетические проекты: две электростанции мощностью 40 Мвт и 280 Мвт, ветро-электростанция. Технико-экономическое обоснование строительства ГРЭС мощностью 280 Мвт было выполнено на средства гранта японским консалтинговым институтом JCI. Для реализации проекта в 1993 г. было создано предприятие «СЭЗ-Энергия». Стоимость строительства оценивалось в 545 млн долл. Был подготовлен проект строительства 33-этажного делового центра [9].

С 1990 г. по 1997 г. государство выделило для СЭЗ «Находка» кредиты на сумму 464,5 млн руб., большая часть которых пошла на строительство инфраструктуры: водоснабжения, теплоснабжения, энергетики, транспортной системы, связи, гостиниц. Было создано 118 совместных предприятий с общим капиталом более 80 млн долл. Всего привлечено около 220 млн долл. инвестиций, на стадии рассмотрения находились проекты с инвестициями более 300 млн долл. Европейский банк реконструкции и развития предоставил СЭЗ «Находка» грант в 168 тыс. ЭКЮ для проведения экспертиз и консультаций по дальнейшему развитию СЭЗ [10].

После дефолта 1998 г. Правительство России объявило о прекращении платежей по ряду обязательств. Половина предприятий СЭЗ, в которые были вложены государственные инвестиции, не выдержала кризис и обанкротилась. Свободные экономические зоны в России были объявлены убыточными, их финансирование прекращено.

Была ли стратегия

Содержание закона определяется той целью, теми задачами, которые решаются в «свободном порту». Например, если нужны финансовые ресурсы, почему бы не создать оффшорный финансовый центр. Проблему возврата судов из-под «удобных флагов» можно решать путем корпоративного офшорного центра (возвращая не только судоходные компании, но и капитал, ушедший за границу и управляющий своими пакетами акций в российских предприятиях). Для активизации экспортно-импортных операций следовало бы рассмотреть возможности создания торгово-посреднического офшора. Копировать опыт Китая, где создаются экономические зоны анклавного типа, ориентированные на экспорт, непродуктивно.

Наше отличие в том, что мы являемся передовой европейской площадкой в Азии, соединяющей Россию, Европу со странами АТР, и задача заключается в необходимости создавать интеграционные зоны, привлекая капитал, умы и продукцию внутрироссийских регионов. Не менее важным отличием является и то, что избыток предложения живого труда в Китае требует ограниченного доступа в особые зоны, тогда как у нас количество вакансий по многим регионам уже сейчас превышает численность незанятого населения, а перспектива – десятки тысяч новых рабочих мест. Поэтому там, где человек открывает новое дело, где рождается предпринимательская инициатива – там и есть территория опережающего развития, территория «свободного порта».

Но это – лишь потенциальные элементы модели свободного порта, создание которых зависит от ответа на главный вопрос: в каких сегментах экономической деятельности Дальний Восток, Россия в целом могут быть конкурентоспособными, занять лидерские позиции на рынках Азиатско-Тихоокеанского региона? Или удовлетворимся ролью экспортера природно-сырьевых ресурсов, территории транзита, обслуживающей другие страны? С этих позиций свободный порт с зафиксированным в законе набором преференций тоже дает определенный результат, но вряд ли обеспечит сколько-нибудь значимую роль в масштабах АТР.

Цель данного закона, как и определение «свободного порта», должны быть производными от долгосрочной стратегии социально-экономического развития региона, правильного понимания его проблем, тенденций последних десятилетий, оценки внутренних ресурсов и ресурсов внешнего окружения, правильного понимания направления главного удара и сроков решения поставленных задач. В принятом законе «О свободном порте Владивосток» эти позиции прописаны неудовлетворительно из-за отсутствия видения того, что именно должно произойти через 70 лет.

Если в государственной политике, провозгласившей поворот на восток, регион стал приоритетом на долгосрочную перспективу, то и масштаб цели должен ей соответствовать. Недостаточно слов об интеграции со странами АТР, или «опережающем развитии» Дальнего Востока. Необходим стратегический план на многие десятилетия вперед, который бы позволил каждому – чиновнику министерства, губернаторам, инвестору, любому жителю – видеть в нем свое место, возможности реализовать себя, зону ответственности в достижении поставленной цели. И исходя из нее

же должна быть прописана цель создания свободного порта. Например, государство готово снизить (или убрать) таможенные барьеры для определенных видов товаров, которые призваны содействовать решению национальных задач, но сохраняет их на такие товары, которые не вписываются в приоритеты.

То есть определению «свободного порта» должно предшествовать понимание того, какие виды деятельности для данной территории являются приоритетными, на какую глубину прорабатывается стратегия экономического развития, в какой последовательности и как здесь будут осуществляться стратегические планы. Другими словами, приглашая инвесторов и создавая для их бизнеса льготные условия, во-первых, хорошо бы самим определиться, что мы хотим видеть на этой территории через 10–30–70 лет, а во-вторых, познакомить с этими намерениями тех, кто приходит делать здесь свой бизнес.

В свободном порту Владивостока от 60 резидентов с иностранным участием поступило семь заявок, крупнейшая – по строительству угольного терминала в Находке – на 60,6 млрд руб. с участием японского банка инвестиционного сотрудничества JBIC (инвестиции на 48,5 млрд руб.). Однако сформированные еще на прошлом форуме высокие ожидания российского правительства по инвестициям японских инвесторов в регион пока не реализованы – в ТОР вложения японских инвесторов были направлены лишь в производство овощей в теплицах (в Хабаровске и Якутске – суммарно на 1,7 млрд руб.). Впрочем, по словам главы Фонда развития Дальнего Востока А. Чекункова, потенциальный интерес шире – он включает в том числе добычу сырья в Якутии (под это может быть создана отдельная ТОР), деревообработку, рыбную отрасль и развитие аквакультуры [11].

Кстати, в соответствии с законом свободный порт Владивосток создается на срок 70 лет. Такой срок невозможно понять ни с позиций сформулированных выше целей, ни с точки зрения указанной функции свободного порта. Не помогает объяснение необходимости «охраны жизни и здоровья граждан», «объектов культурного наследия», «окружающей среды». Отсутствует какая бы то ни была связь с предпринимательской деятельностью: нет ни слова о завершающихся циклах бизнес-процессов, реализации инвестиционных проектов и т.д.

Срок, на который устанавливается льготный режим работы порта, мог бы быть обоснован последовательностью инвестици-

онных проектов, реализация которых к концу установленного срока приведет к созданию нескольких специализированных портов с объемами перевалки от 200 до 300 млн т грузов, судостроительных и судоремонтных заводов по выпуску современных транспортных судов, плавучих платформ или пассажирских лайнеров, а также сопряженных с ними проектов модернизация Транссиба, скоростных автодорог, логистических центров. С этих позиций в законе могли бы найти отражение и конкретные цели свободного порта, категории инвесторов, на которые распространяются льготы, технологии, техника, обеспечивающие решение этих задач, освобождаемые от таможенных пошлин, налогов и т.д. Когда же цель описывается как процесс без указания конечного результата, то срок не имеет принципиального значения.

Эксперты, опрошенные РИА PrimaMedia, отмечают, что постоянное сокращение финансирования госпрограммы обусловлено не только общим секвестированием федерального бюджета, но и несовершенством документа, его малоэффективным исполнением год от года и по-прежнему отсутствующими чёткими целевыми показателями, разработать которые Минвостокразвития призывают уже несколько лет подряд [12].

Где найти свою нишу?

На Втором Восточном форуме в сентябре 2016 г. потенциальные инвесторы из Китая, Японии, Южной Кореи ненавязчиво спрашивали у хозяев: какую цель вы ставите перед собой? Льготы, тарифы, ускоренное оформление документов, безвизовый режим и т.п. – все это хорошо, но на какую стратегическую задачу «работают» эти законы, что должно произойти на этой территории к моменту завершения действия закона? К сожалению, ответа не последовало.

Дело в том, что совокупные затраты на производство любого вида товаров, предоставляемых услуг на Дальнем Востоке заведомо будут выше, и никакое снижение налоговых ставок, таможенных барьеров не сможет обеспечить необходимый уровень конкурентоспособности для отечественных предпринимателей. Какими бы ни были льготные условия для инвесторов здесь, они заведомо будут хуже по сравнению со странами АТР, когда речь идет о конкурентоспособности на внешнем рынке. Этих преференций «явно недостаточно в условиях постоянно повышающегося экономического соперничества стран Азиатско-Тихоокеанского региона» [13].

Поэтому команда управленцев Минвостокразвития, сопоставив затраты с доходом в разных сферах, остановилась на экспорте природных ресурсов, где доходность также незначительна, но «лучше синица в руках…». Отсюда и идея: за счет льготных условий повысить доходность бизнеса.

Но выход необходимо искать совершенно в другом. Какими бы ни были здесь затраты на производство, они будут оправданны лишь в том случае, если такие товары или услуги не производятся больше нигде, они эксклюзивны и пользуются спросом на рынке. Сегодня таким товаром являются наши энергоносители, но и они испытывают давление со стороны других игроков на этом рынке, и пока непонятно, чем их можно заместить. Таких экономических ниш совсем немного, они затерялись в ряду множества других и в качестве приоритетов не рассматриваются.

Что представляют собой с этих позиций Дальний Восток, Приморский край для России? Прежде всего, это открытый выход в Мировой океан, это 5,5 млн акватории в национальных границах, это Северный морской путь из Азии в Европу, это, наконец, арктическая зона с ее природными ресурсами. Значит, здесь необходимо сконцентрировать ресурсы на инфраструктурном обустройстве портов с доведением их до масштабов, сопоставимых или превосходящих порты Шанхая, Сингапура, Гонконга. Приоритетным направлением может и должно стать океаническое судостроение, строительство плавучих платформ, подводной робототехники и т.п. И обустройство этой ниши должно быть обеспечено максимально льготными условиями для притока сюда инвестиций, технологий, квалифицированных кадров.

Решение этой задачи потребует пересмотра отношения к природно-ресурсному потенциалу территории (что искать, добывать, перерабатывать…). Далее встает вопрос о создании производств, обеспечивающих объявленный приоритет, и прежде всего металлургическое производство, океаническое машиностроение, электроника, акустика и многое другое. Что-то нужно будет создавать заново, существующим предприятиям – обеспечить государственный заказ. Но это также сигнал малому и среднему бизнесу, которому будет понятна заинтересованность государства, в фарватер каких крупных корпораций вступать, какие предпринимательские усилия позволят встроиться в единый процесс региональной экономики, и где можно рассчитывать на льготные условия ведения бизнеса.

Еще одна ниша, которая пока не рассматривается в долгосрочной перспективе, – это то, что связано с освоением космоса. Космодром Восточный – начало принципиально нового направления в экономике Дальнего Востока, первый шаг по пути создания крупного регионального кластера, в котором могут быть задействованы как уже существующие производства Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре, Арсеньева, Улан-Удэ, Новосибирска и др., так и вновь созданные производства, обеспечивающие функционирование всего комплекса.

Важно то, что, во-первых, в этой сфере наш приоритет в мире пока остается бесспорным. Во-вторых, участвовать в программах освоения космоса заинтересованы практически все страны АТР, но высокий уровень затрат не позволяет иметь собственную программу. В-третьих, разнообразие потребностей, которые удовлетворяются за счет космоса (от прогнозов погоды и телекоммуникаций до предупреждения земных катастроф, оценки урожаев и т.п.), обеспечивают возрастающий спрос, что делает эту сферу коммерчески эффективной. К тому же эта ниша открывает новые перспективы в использовании природно-ресурсного и энергетического потенциала территории Дальнего Востока.

Эти две ниши позволяют прочно связать экономику региона со всей страной, как с точки зрения ориентации многих производств, обеспечивающих функционирование и океанического, и космического кластера, так и с позиций подготовки квалифицированных кадров для работы в них.

Территория свободы

Территория свободного порта Владивосток, как она фиксируется в законе, знаменует собой окончательную победу чиновников над географией региона, сбивая с толку потенциальных резидентов. Сначала в проект закона были включены семь муниципальных образований, которые, за редким исключением, представляют собой территорию единого водосборного бассейна залива Петра Великого и входят в состав формирующейся агломерации «Большой Владивосток». Это достаточно большая территория в 9 тыс. км^2, с населением до 1 млн человек и с перспективой сознания нескольких крупных специализированных портов, при наличии единого стратегического плана, реализация которого является ответственностью управляющей компании свободного порта.

Понятно, это потребует крупных федеральных вложений в портовую инфраструктуру. Но с другой стороны, это своеобразный рычаг в руках собственников, для которых самостоятельное участие в масштабных инфраструктурных проектах, даже с привлекательными преференциями, чрезвычайно рискованно. Речь идет не просто о бизнес-проектах или абстрактной поддержке предпринимательской деятельности, это государственный проект, обеспечивающий конкурентоспособность России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, национальную безопасность, перспективу развития российского Дальнего Востока. Здесь, возможно впервые для российского бизнеса, открывается возможность наиболее эффективного государственно-частного партнерства.

Но победило бизнес-мышление, поэтому по мере обсуждения проекта список претендентов на преференции свободного порта расширялся к взаимному удовольствию: чиновникам министерства для отчета было важно показать расширяющиеся масштабы проекта, а муниципальные строили свой расчет на возможность прикоснуться к федеральному бюджету. Через год в Приморском крае в «свободный порт Владивосток» вошло уже 16 муниципальных районов, к нему же «приписали» Петропавловск-Камчатский, порт Ванино Хабаровского края, Корсаков на Сахалине и Певек на Чукотке. Но как это связано с возможностями федерального бюджета по инфраструктурному обустройству этих портов, или будем рассчитывать на то, что инвестора заинтересуют льготные условия?

С одной стороны, понять намерения авторов закона можно: хочется сразу и всего – побольше инвесторов и инвестиций, охватить как можно большую территорию (хотя цель всего этого, как я отмечал выше, неясна). Но в это же время принимается решение на высшем уровне о закрытии десятка неработающих особых экономических зон, еще толком не показала себя ни одна из так называемых территорий опережающего развития, еще не ясен механизм реализации многих положений закона о свободном порте.

Территории, на которые распространяется действие этого закона, как правило, не готовы ни по уровню развития инфраструктуры, ни по кадровому обеспечению, ни по готовности бизнеса воспользоваться предоставляемыми льготами. Допустим, найдется инвестор, решивший стать резидентом свободного порта, но реализация его проекта потребует серьезных инфраструктурных вложений. Сможет ли он рассчитывать на то, что государствен-

ный бюджет обеспечит нормальное функционирование его бизнеса? А если это десятки или сотни инвесторов, но при этом ни на месте, ни в центре нет единого инфраструктурного плана обустройства территории, нет соответствующей бюджетной поддержки, то как будет работать свободный порт?

В законе сначала перечисляются муниципалитеты, которые входят в состав свободного порта Владивосток, а потом утверждается, что к свободному порту «не относятся территории, на которых созданы особая экономическая зона, зона территориального развития или территория опережающего социально-экономического развития». Но такая конструкция предполагает наличие разных режимов ведения бизнеса на одной и той же территории, потому что, например, в составе Надеждинского муниципального района, входящего в свободный порт Владивосток, работает и территория опережающего развития, во Владивостоке создана ОЭЗ «Соллерс», а на острове Русском взамен несостоявшейся особой зоны предлагается открыть территорию опережающего развития. Это ставит перед потенциальным резидентом (даже отечественным) множество проблем.

Первый заместитель главы Минвостокразвития А. Осипов честно признавался, что уверенности в будущем успешном применении законопроекта нет даже у его разработчиков. «В этом законе мы очень многие практики применяем, которые никогда не применялись в российской юрисдикции, уже столетие работают в мировой практике, а у нас не было… Фактическое исполнение, вообще, является главным риском любого закона… Но это не повод не писать и не принимать необходимые законы» [14].

Финансирование, механизмы управления

В ст. 5 закона о свободном порте Владивосток на первом месте среди источников финансирования инфраструктуры названы внебюджетные средства с применением механизмов государственно-частного партнерства, и только потом (с добавкой «а также») – «ассигнования федерального бюджета, бюджетов субъектов» Федерации и «бюджетов муниципальных образований». Последние особенно актуальны с точки зрения состояния бюджетов всех 16 муниципалитетов на перспективу ближайших трех лет. Распространение режима свободного порта одновременно на множество территорий является очень серьезным риском из-за отсутствия успешных примеров государственно-частного парт-

нерства, скажем, при подготовке к саммиту АТЭС во Владивостоке в 2012 г., где в основном создавались объекты инфраструктуры. Особенно в условиях неопределенности целей и стратегического замысла всего проекта.

В ст. 6 декларируется: «На территории свободного порта Владивосток допускается осуществление любой не запрещенной законодательством Российской Федерации предпринимательской деятельности». Но ни при каких обстоятельствах из совокупности частных предпринимательских стратегий не удавалось сложить единую стратегию.

Ситуация усугубляется еще и тем, что, созданный из государственных мужей наблюдательный совет «вправе определять виды предпринимательской деятельности, при осуществлении которых не применяются отдельные меры государственной поддержки». Не лучше ли в рамках закона сразу определить, какие виды деятельности поддерживаются, вместо того чтобы оставлять это на потом? То же касается и критериев отбора резидентов Правительством: если зафиксировать их сразу, то не придется потом ждать решения по каждому частному случаю.

Ключевой в тексте закона является глава 2 «Управление свободным портом», поскольку от эффективности управления в конечном счете зависит перспектива развития не только территории свободного порта, но и всего Дальнего Востока. Но уже первый пункт о том, что наблюдательный совет является «коллегиальным органом управления свободным портом», свидетельствует о выборе модели управления с преобладанием коллективной ответственности, со всеми вытекающими из этого последствиями.

В составе наблюдательного совета насчитывается порядка 60 человек, но непонятно, на кого закон возлагает функцию мониторинга экономических процессов на территории свободного порта, неясно, по каким критериям будут оцениваться результаты, какие решения будут приниматься и как это будет отражаться на результатах предпринимательской деятельности.

При этом закон не исключает «вмешательство контрольных (надзорных) органов в деятельность резидентов свободного порта», что станет предметом рассмотрения наблюдательного совета. А кроме того, совету необходимо будет заниматься определением «максимальной доли иностранных работников, привлекаемых резидентами». Чем же тогда отличается свободный порт от любого другого?!

Но наблюдательный совет – только часть системы управления свободным портом. Исполнительные функции законом возложены на федеральный уполномоченный орган, задачей которого является координация «деятельности по реализации государственных программ и федеральных целевых программ» на территории Дальневосточного федерального округа. То есть зона ответственности этого органа выходит далеко за пределы сводного порта. Этому органу вменяется также и контроль за деятельностью управляющей компании, смысл и назначение которого понять очень сложно.

Структуру управления свободным портом завершает «общественный совет», создаваемый при уполномоченном органе, но действующий на основании положения, утвержденного наблюдательным советом, функции которого со временем представители различных объединений и физических лиц, видимо, придумают себе сами.

За пределами управленческой иерархии остаются еще многие созданные в последние годы институты: Корпорация экономического развития Дальнего Востока, Агентство по привлечению инвестиций, Агентство по привлечению человеческого капитала, Агентство стратегических инициатив, которые так или иначе вносят свою лепту в управленческий процесс, но насколько они работают на общий результат.

Как рассказывал в интервью East Russia в мае 2015 г. аудитор Счетной палаты РФ Ю. Росляк, по этой теме проводилось несколько совещаний под председательством вице-премьера – полпреда президента РФ в ДФО Ю. Трутнева, на которых Минвостокразвития и Минтрансу были даны замечания в части координации работы госзаказчиков ФЦП, однако коренных изменений не произошло. По мнению Ю. Росляка, основная причина – отсутствие системы управления ФЦП. «Минвостокразвития России, как госзаказчик-координатор, пока не предложил новые формы и методы управления, соответствующее положение все еще не утверждено».

То, что эта работа так и не проведена, отмечают в своем заключении и члены комитета Госдумы по региональному развитию, рекомендуя ведомству «ускорить работу по выделению в "отраслевых" государственных программах Российской Федерации подпрограмм (разделов) по опережающему развитию Дальнего Востока, содержащих цели, задачи и целевые показатели

(индикаторы) развития каждой конкретной отрасли на территории Дальневосточного федерального округа, а также предусмотреть в достаточном объеме финансирование конкретных мероприятий, направленных на их достижение» [15].

Критерии отбора резидентов

Премьер-министр России Д. Медведев утвердил критерии отбора резидентов свободного порта Владивосток. Во-первых, это новый инвестиционный проект или новый вид деятельности; а во-вторых, объём капитальных вложений не менее 5 млн руб. в срок, не превышающий трёх лет [16] (первоначальная версия предполагала сумму на порядок больше). Бизнес-план от заявителя требуется, но содержательная часть как бы вторична.

«Мы постарались максимально сократить перечень критериев для отбора резидентов, – заявил Ю. Трутнев. – Сейчас критериев всего два. Первый – проект должен быть новый, то есть создавать новые экономические мощности. Второй – финансовый барьер составит 5 млн рублей за 3 года. Он очень низкий для бизнеса. Мы это сделали сознательно, поскольку режим свободного порта должен работать не для ограниченного количества больших компаний, а позволять работать и средним, и малым предприятиям» [17].

Понять логику принятия таких решений непросто. Одной из доминирующих тенденций на рынке морских перевозок является контейнеризация грузопотоков, под которую необходимо формировать новую портовую инфраструктуру. Возрастают перевозки сжиженного природного газа (СПГ), что также потребует создания инфраструктуры, новых мощностей по сжижению газа, терминалов и флота газовозов. В регионе растут объемы сырьевых товаров, продуктов сельского хозяйства. Необходимо наращивать контейнерный флот и число СПГ-газовозов, что требует соответствующих программ создания специализированного флота.

Надо решать и другие проблемы – конкуренции на внешних рынках, модернизации береговой инфраструктуры и т.д. Можно ли на основе двух простых критериев оценки резидентов реализовать модель, которая позволит решить эти и многие другие проблемы?

Наиболее бурную реакцию местного предпринимательского сообщества вызвал такой критерий, как новизна проекта. *«Хочу обратить ваше внимание на то, что все проекты, предлагаемые для включения в Свободный порт, должны быть новыми.*

Не нужно тащить в него действующие проекты, и мы будем за этим строго следить. Налоговая будет работать, и если выявим, то предпримем соответствующие меры – с исками и последующим исключением из состава резидентов. Обращаюсь к бизнесу – не идите кривой дорогой, все равно поймаем», – с таким напутствием обратился к потенциальным резидентам полпред Ю. Трутнев.

Из всего этого следует лишь одно: хочется конечно чего-то новенького, свежего, необычного, но мышление остается в парадигме прошлого, откуда вытаскиваются ограничивающие «нельзя», подозрения в поисках «кривых дорог». Ну и как водится – «будем строго следить» и, конечно же, «поймаем».

Преференции свободного порта Владивосток

Вот перечень основных преференций для резидентов свободного порта. Сокращаются сроки проведения фискальных проверок, внеплановые могут осуществляться только по согласованию с управляющей компанией. На пять лет ставка налога на прибыль организаций – 5% (из которых 0% – в федеральный бюджет, и 5% – в региональный), пятилетние каникулы по налогу на имущество организаций и по земельному налогу. Льготная ставка страховых взносов для инвестиционных проектов в течение первых 10 лет в размере 7,6% и понижающий коэффициент по налогу на добычу полезных ископаемых, а также ускоренная процедура возмещения налога на добавленную стоимость в течение 10 дней.

«Принцип простой. Мы хотим на базе изучения работы портов наших конкурентов из других стран создать максимально льготные условия, чтобы суда заходили в этот порт, для их разгрузки, для проведения всех процедур. Вот и вся задача этого проекта», – заявлял Ю. Трутнев.

Обсуждается также возможность расширения стимулирующих мер в свободном порту: льготный режим налогообложения для береговых компаний, освобождение от таможенных платежей продукции, которая понадобится для производственных целей, для налаживания экспортно-ориентированных производств.

На территории свободного порта Владивосток предусматривались меры государственной поддержки в части въезда и выезда иностранных граждан; установления резидентам свободного порта льготных ставок арендной платы за пользование объектами недвижимости, принадлежащими управляющей компании; приори-

тетное подключение специализированных территорий к объектам инфраструктуры; освобождение резидентов от уплаты земельного налога и налога на имущество. Для разных типов специализации территории, видов экономической деятельности, предусматриваются специальные меры: льготы по федеральным налогам или специальный налоговый режим, применение пониженных тарифов страховых взносов, таможенной процедуры свободной таможенной зоны.

Предложения бизнеса тоже понятны. Для них важно с целью сокращения издержек «**применение на территории свободного порта регламентов и режимов регулирования наиболее конкурентоспособных стран», «облегченного режима проверок в отношении резидентов свободного порта, возможность полного отказа от плановых проверок».** А также **«законодательно закрепить сроки получения тех или иных разрешений, например, разрешения на строительство», «применения единого налога в зоне свободного порта».** Предлагалось **«узаконить применение иностранных образовательных стандартов и принимать дипломы иностранных вузов в зоне действия режима свободного порта»,** а также **«допустить при формировании свободного порта возможность массовой миграции иностранных граждан в новую экономическую зону».**

Кроме того, с начала 2016 г. на территории свободного порта должен был заработать безвизовый режим и режим свободной таможенной зоны, что призвано упростить пересечение границы и для гражданам, и для товаров. Но до настоящего времени он так и не введен.

Еще раз на те же грабли?

Азиатско-Тихоокеанский регион – это новый планетарный экономический центр мира. Здесь концентрируется самое большое население, наиболее динамичное производство, сюда стремятся финансовые ресурсы, да, пожалуй, и природно-ресурсный и энергетический потенциал здесь наиболее мощный. Российская азиатская часть по территории, природным ресурсам, выходу в Мировой океан превосходит европейскую территорию, но населения здесь мало.

Хотя в 1990-е годы Россия недостаточно уделяла внимания восточному вектору развития страны, все же кое-что на Дальнем Востоке сделано (строительство космодрома в Амурской области,

новый мост через Амур в районе Хабаровска, проведение саммита АТЭС во Владивостоке). Создано региональное министерство, полномочный представитель Президента РФ наделен полномочиями вице-премьера. Эти позволило продвигать идеи, доведя их до уровня федеральных законов: о территориях опережающего развития, о свободном порте, о дальневосточном гектаре.

Остается только понять, на какие целевые установки ориентированы эти решения. Пока ничего не предлагается, кроме экспорта сырьевых ресурсов (что к новациям относить невозможно), и до этого в последние годы отсюда везли рыбу, лес, металлолом (чем богаты…).

На саммите АТЭС и двух прошедших восточных экономических форумах, на других международных встречах первые лица российского государства позиционировали себя в качестве потенциальных лидеров новых альянсов в этом регионе. Само стремление понятно: кто впереди, тот и определяет правила игры, и, собственно, получает сверхприбыль. Но Восточный форум пока не сформулировал стратегических региональных идей, инвесторов заманивали только льготным режимом (то, чего пока нет в России, но давно работает в других странах). Поэтому и результаты пока незаметны.

Необходимо определить два-три приоритетных направления, которые потянут за собой десятки и сотни сопутствующих видов деятельности, и именно им обеспечить «зеленый свет», льготный режим, но не на 70 лет, а на 10–15 лет – то время, за которое должны быть созданы кластеры: рыбный, лесной, транспортный, судостроительный, космический. Инвесторам должно быть понятно, на кого распространяются льготы для инвестиций, технологий, специалистов и т.д. Да и самому руководству должно быть понятно, где территория опережающего развития, а где – свободный порт.

Подход к формированию территорий опережающего развития, свободному порту следует пересматривать с позиций стратегического видения развития территории. Для смены экономической парадигмы необходимы значимые проекты, пусть не решающие всех проблем региона, но привлекающие международных инвесторов, притягивающие новые технологии и создающие атмосферу широких возможностей.

Вероятно, свободный порт привлечет какое-то количество инвесторов, но обеспечит ли это реальный выход России на рын-

ки стран АТР, достигнут ли наши производители мировой уровень конкурентоспособности, сможем ли мы занять ведущие позиции в интеграционных процессах? Эти вопросы пока остаются без ответов.

Литература

1. URL: https://regnum.ru/news/economy/2121745.html
2. КоммерсантЪ-Деньги. – 2015. - № 25. – С. 18.
3. URL: http://primamedia.ru/news/economics/03.04.2015/430105/yuriy-krupnov-svobodniy-port-vladivostok-ocherednaya-simulyatsiya-razvitiya.html
4. URL: https://iteam.ru/publications/strategy/section_27/article_297
5. URL: https://rg.ru/1999/05/05/morskoy-kodeks-dok.html; http://docs.cntd.ru/document/901732423
6. URL: http://primamedia.ru/news/society/18.03.2015/427091/osobiy-ekonomicheskiy-i-administrativno-status-nuzhen-primoryu-viktor-pokotilov.html
7. *Беляева Н.А.* От порто-франко к таможне. Очерк региональной истории российского протекционизма. – Владивосток: Дальнаука, ВФ РТА, 2003.
8. URL: http://studopedia.su/1_3060_svobodnie-ekonomicheskie-zoni-v-rossii-periodizatsiya-sozdaniya-sez-v-rossii-lgotniy-rezhim-opredelyaemiy-rossiyskim-zakonodatelstvom-dlya-sez-opit-funktsionirovaniya-sez-v-rossii.html
9. URL: https://www.newikis.com/ru/wiki/%D0%A1%D0%AD%D0%97_%C2%AB%D0%9D%D0%B0%D1%85%D0%BE%D0%B4%D0%BA%D0%B0%C2%BB
10. *Сапронов Д.* СЭЗ: кисельные берега // РИО Панорама: газета. – 2011. – № 23 (733).
11. Коммерсантъ. – 2016. – № 161. – С. 2. URL: http://www.kommersant.ru/doc/3078225?utm_source=kommersant&utm_medium=economic&utm_campaign=four
12. URL: http://www.kommersant.ru/doc/2957249
13. URL: http://primamedia.ru/news/society/18.11.2016/548538/net-effektivnosti-net-i-deneg-minvostok-ne-smog-otstoyat-sredstva-na-razvitie.html
14. URL: http://primamedia.ru/news/society/15.04.2015/432554/davayte-primem-a-potom-razberemsya-porto-franko-dlya-vladivostoka-go.html
15. URL: http://primamedia.ru/news/society/18.11.2016/548538/net-effektivnosti-net-i-deneg-minvostok-ne-smog-otstoyat-sredstva-na-razvitie.html
16. URL: http://government.ru/media/files/4dAQvfPb61hL8RtUtxWYMW0bFMgkA8O0.pdf
17. URL: http://primgazeta.ru/news/criteria-for-selection-of-residents-of-free-port-of-vladivostok-approved-in-the-government

ТРАНССИБ И БАМ: СИСТЕМНЫЙ ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМУ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ[1]

Е.Б. КИБАЛОВ, *доктор экономических наук, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН*
С.А. БЫКАДОРОВ, *доктор экономических наук, Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск*

«Если железные дороги имеют такое же абсолютное жизненное значение в стране как кровеносные артерии в организме человека, то вопросом жизни страны является правильное их функционирование».

С.Ю. Витте **[1].**

Если говорить о внутрироссийской конкурентоспособности Транссиба и БАМа, то достаточно обратиться к карте (рис. 1), отображающей фрагмент железнодорожной сети страны, чтобы убедиться: сегодня восточнее Урала или, как говорят профессионалы, на Восточном транспортном полигоне этим магистралям конкурентов нет.

Даже нефтепровод ВСТО (Восточная Сибирь – Тихий океан), построенный параллельно и Транссибу, и БАМу (см. рис.1) и отобравший у железнодорожных магистралей львиную долю нефтяных грузов, идущих на экспорт к портам Тихоокеанского побережья и сухопутным погранпереходам на Китай, не умалил, по мнению ОАО «РЖД», геоэкономической роли этого железнодорожного тандема [3].

Однако если говорить о конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ» в мировом контексте, т.е. о ее превращении в основу международного транспортного коридора «Восток – Запад» (в его сухопутном варианте – в «Шелковый путь»), то указанная цель импонирует авторам настоящей статьи своей амбициозностью, но одновременно требует обоснования с точки зрения наличия и качества средств ее достижения. И здесь между

[1] №1 2016.

необходимым уровнем, обеспечивающим достижение цели в полном объеме, и уровнем, достижимым в режиме инерционного развития того же ОАО РЖД, дистанция огромного размера. Нам представляется: для того, чтобы не произошел, как говорят мореходы, «оверкиль»[1] замечательной идеи, что в России не редкость, следует железнодорожной отрасли выполнить маневр «оверштаг»[2] (в рассматриваемом случае против ветра западных санкций), поскольку возможность инновационного поворота (по ветру) была упущена как следствие неудачной структурной реформы железнодорожного транспорта последних 17 лет.

Понимая фундаментальность поднятого вопроса, попытаемся хотя бы пунктирно проанализировать развитие Шелкового пути в динамике, для чего начнем с исторической справки.



Источник: [2].

Рис. 1. ВСТО, Транссиб и БАМ

История вопроса

В древности и средневековье Шелковый путь служил *сухопутным* треком между Китаем, Индией, Средней Азией, Ближним Востоком и Европой для транспортировки товаров и технологий в режиме взаимовыгодного обмена. На рис. 2 также видна *морская ветвь* Шелкового пути, которая «работала» еще в древ-

[1] Оверкиль – опрокидывание судна вверх килем.

[2] Оверштаг – один из способов смены направления на парусной лодке.

ности и выполняла аналогичные функции в отношениях Китая и Индии с арабским миром и странами Северной Африки.

Заметим: когда сегодня утверждается в качестве некого слома тенденций наступление в контейнерных перевозках так называемого «часа Южных морей и возрождение морского Шелкового пути» [4], важно понимать, что это есть всего лишь повторение истории на новом ее витке. Уже в далеком прошлом имела место конкуренция между двумя ветвями Шелкового пути в основном по стоимости средств тяги: цены на верблюдов и ишаков по сухопутному треку конкурировали с ценами на гребцов и мастеров управления парусами на древнекитайских джонках, перемещавших грузы и пассажиров по треку морскому. Понятно, в предположении, что транспортная составляющая в ценах доставляемых грузов как в морских, так и в сухопутных портах-получателях была примерно одинаковой и в разы больше затрат на транспортировку [5].

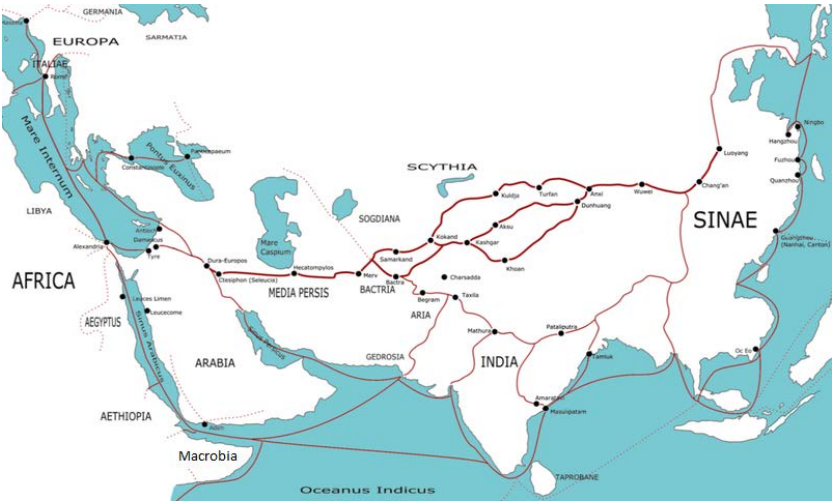


Рис. 2. Шелковый путь в древние и средневековые времена

Как будет показано далее, конкуренция между морскими и материковыми путями сообщения и субъектами их эксплуатации сохранилась до наших дней, но глобализовалась и диверсифицировалась, в нее включился трубопроводный и воздушный виды транспорта.

Двигаясь из глубины истории к нынешним временам, видим, что в XV–XVI вв. Шелковый путь в его сухопутной части теряет

свое геоэкономическое значение, наступает эпоха Великих географических открытий, опирающаяся на прогресс кораблестроения. Последний сделал морских перевозчиков продуцентами самых востребованных транспортных услуг в прямом межгосударственном и межконтинентальном сообщении. И хотя скорость морских перевозок невелика, после сооружения Суэцкого и Панамского каналов и в силу относительной дешевизны морского фрахта перевозчики грузов по водам морей и океанов стали доминировать глобально, вытеснив караванный Шелковый путь с международного транспортного рынка, как казалось, навсегда.

Тем не менее на исходе XIX в. и в начале XX в. в России была сооружена и начала эксплуатироваться широтная Транссибирская магистраль, которая вместе с ответвлениями от нее в Среднюю Азию и Китай во многом взяла на себя прежние функции сухопутного Шелкового пути, сохранив тем самым мировую конкурентоспособность древнего транспортного коридора, например, в нише контейнерных перевозок.

Современная ситуация

В конце XX века интерес к Шелковому пути возрождается по многим причинам, но главная из них – глобализация мирового развития, невозможная без интеграции национальных экономик не только по морю, но и по суше и воздуху. Однако интеграция интеграции рознь и попытки ее обеспечить силовыми методами в современном мире, устроенном однополярно, как показывает опыт последних лет, обречены на провал. Реально в процессе глобализации речь должна идти не об игре с противоположными интересами оперирующих сторон (как в стратегической шахматной игре по Бзежинскому), а о кооперативной игре с согласованными интересами. Именно в таком ключе рассмотрим далее проблему конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ», понимаемой как органическая часть международного транспортного коридора «Запад – Восток».

В пореформенной России, накануне дефолта-1998, устроенного правительством отечественных «младочикагцев»[1] (не без ведома президента Ельцина, постоянно занятого работой с документами разной степени крепости по шкале Менделеева),

[1]Настоящий термин используется нами как более точный вместо общепринятого в литературе вопроса на русском языке термина «младореформаторы» [6].

12–13 мая 1998 г. в Санкт-Петербурге состоялась *Первая международная евроазиатская конференция по транспорту* [7]. Доклады практически всех ее участников, в том числе российских правительственного уровня, были полны оптимизма и желания действовать консолидировануо при решениb транспортных проблем «Европа – Азия» вообще и реанимации Шелкового пути железнодорожными средствами в частности. Так, министр транспорта Российской Федерации того времени С.О. Франк заявил следующее:

«Нельзя не сказать и о Транссибе, естественном продолжении коридора №2 на восток[1]. Использование этой коммуникации, которая способна обеспечить при евроазиатских перевозках в 1,5 раза меньшее транзитное время, чем морские пути, чрезвычайно привлекательна. Кроме того, этой уникальной транспортной системе, безусловно, предстоит сыграть одну из главных ролей в обеспечении перспективного социального и экономического развития огромных российских территорий.

В ближайшей перспективе, безусловно, будет востребована и Байкало-Амурская магистраль, обеспечивающая выход на крупнейшие сырьевые источники Сибири и Дальнего Востока. Сегодня транзитная транссибирская транспортная система используется не более чем на одну треть своей провозной способности».

Выступивший после С.О. Франка министр путей сообщений РФ, опять же того времени, Н.Е. Аксененко конкретизировал позицию своего ведомства:

«В настоящее время в МПС России разработана и утверждена правительством программа поддержки транзитных перевозок с использованием Транссибирской магистрали. В соответствии с планом реализации этой концепции совместно с причастными министерствами и ведомствами МПС проделана работа по созданию привлекательных условий для транзита Восток – Запад: снижены тарифы, упрощены таможенная и пограничные процедуры, обеспечивается слежение за продвижением контейнеров, решены вопросы сохранности перевозимых грузов.

[1] На Второй общеевропейской конференции по вопросам транспорта в марте 1994 г. в качестве приоритетных для развития одобрено девять транспортных коридоров, в состав которых входят два коридора (№2 и №9), которые проходят по территории РФ. Так называемый Панъевропейский транспортный коридор № 2 имеет направление Берлин – Варшава – Минск – Смоленск – Москва – Нижний Новгород – Екатеринбург и на территории России полностью включен в международный транспортный коридор «Транссиб».

Практическое воплощение нашли инициативы ЭСКАТО, ООН и ОЖД о проведении демонстрационного поезда по контейнерным перевозкам в северном коридоре трансазиатской железной дороги. 16–25 апреля этого года МПС РФ совместно с заинтересованными странами успешно провело по Транссибирской магистрали демонстрационный ускоренный контейнерный поезд от побережья Тихого океана к западной границе СНГ. Поезд прибыл в Брест на 8 часов раньше расчетного времени....

В результате транспортировка груза по суше оказалась на 17 суток короче морского варианта. В целом доставка контейнеров до Германии занимает менее 20 дней, т.е. 69% от затрат времени морем. Я думаю, что это очень важно».

Не менее конструктивными были выступления иностранных участников конференции, например, посла Комиссии европейских сообществ в России

О. Ханна. В частности, посол заявил, что в рамках концепции этой комиссии «чрезвычайную важность приобретают пути сообщения между Европой и Азией». И далее: «В отношении транссибирских железнодорожных магистралей, завершение строительства БАМа и модернизация существующей инфраструктуры имеют высокий приоритет».

Замечательным, на наш взгляд, было выступление министра транспорта, общественных работ и водного хозяйства Нидерландов А. Йорритсмы-Леббинг. Как бы отвечая на заявление начальника департамента экономики Министерства путей сообщения РФ Б.М. Лапидуса о готовности привлечь западные капиталы, необходимые для осуществления кратко- и среднесрочных программ министерства, она сказала:

«... Финансирование – это лишь часть гораздо более сложной проблемы. Развитие инфраструктуры должно стать результатом всестороннего видения логистических сетей будущего. Логистические сети чрезвычайно важны для международной экономики. Как и человек, экономика не может жить без здорового кровообращения. Для того чтобы увидеть логистические сети будущего, следует начать с диагностики текущей ситуации. Основные кровеносные сосуды в логистической сети – это так называемые коридоры, инфраструктура, выполняющая роль перевозчика для примыкающих видов экономической деятельности.

Если вы думаете, что на пути между Голландией и Петербургом цистерну задерживают в основном недостатки инфраструкту-

ры, то вы глубоко ошибаетесь. Пограничный, санитарный, ветеринарный и таможенный контроль – вот истинная причина задержек[1]. Гармонизировать правила очень важно, но для оптимального использования инфраструктуры не менее важно программное обеспечение. Информационная технология в транспортной сети играет роль нервной системы».

Как видим, ключевые моменты для системного ответа на вопрос, поставленный в названии статьи, были ясны еще 17 лет тому назад. Но воз, как говорится, и ныне мало продвинулся от точки отсчета в смысле увеличения конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ».

Действительно, после того как в 2013 г. Правительство России согласилось с разработанной ОАО «РЖД» обновленной генсхемой развития железных дорог страны до 2020 г., которая в части развития инфраструктуры Дальневосточного региона предусматривала инвестиции в размере 562 млрд руб., премьер Д.А. Медведев заявил: «Объемы дополнительного финансирования преодоления транспортных диспропорций железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба в 2013–2017 гг. составят не менее 260 млрд руб. Признано целесообразным внести их в уставный капитал ОАО РЖД» [8].

Оппоненты и конкуренты

Казалось, что «процесс пошел», и недалеко то время, когда международный транзит по реконструированным Транссибу и БАМу начнет приносить в казну доходы, сопоставимые с нефтегазовыми [9]. Но гладко было на бумаге. Сегодня под давлением санкций Запада появились признаки падения интенсивности вложений средств в проект реконструкции системы «Транссиб – БАМ» [10], и нарастает угроза конкуренции со стороны железнодорожных маршрутов Китая – Казахстана и TRACECA. Эта конкуренция сухопутных перевозчиков в коридоре Шелкового пути, дополненная конкуренцией внешней с перевозчиками мор-

[1] Методы работы отечественных пограничников, таможенников, ветеринаров, фито-санитаров, СЭС, РТИ и т.д. и т.п. действительно представляют собой кошмар для транспортников при пересечении государственной границы РФ. По нашему мнению, если все оставить как есть, эти драконовские методы способны нивелировать все благоприятные факторы для транзита через РФ и не только в коридоре Шелкового пути.

скими, в аспекте экономическом создает неблагоприятную ситуацию для изменения конфигурации мировых транзитных грузопотоков в пользу России. И одновременно мешает ей в аспектах геополитическом и геоэкономическом играть роль контролируемого моста между Западом и Востоком [11].

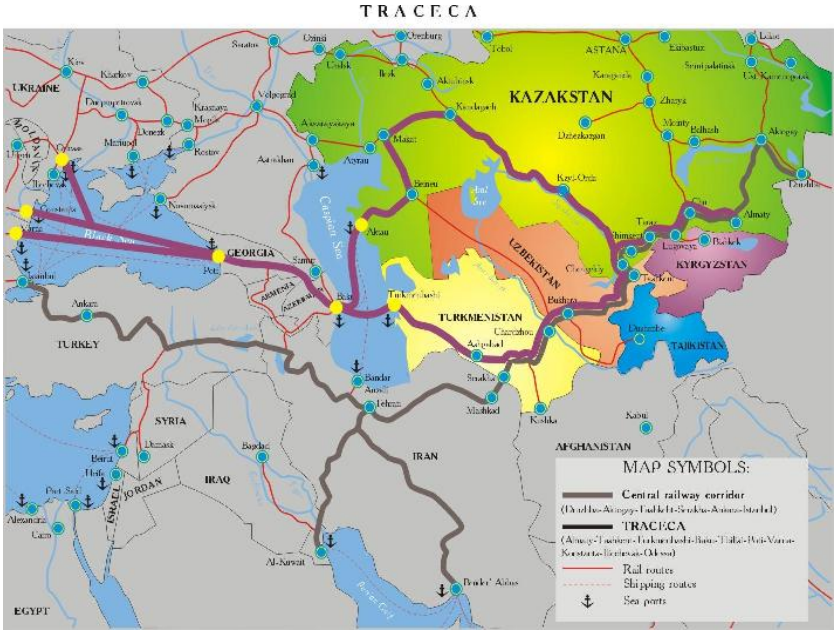
Немаловажно и то, что в отечественной прессе появились алармистские публикации, способные сыграть роль самореализующегося прогноза. Так, В. Иноземцев утверждает [12], что, де, транзитной страны из России уже не выйдет, а мечта о транзитных заработках – утопия, которая будет нам дорого стоить.

С такими оценками нельзя согласиться по той причине, что уважаемый автор в их основу кладет оценки коммерческой эффективности, недостаточность которых применительно к крупномасштабным проектам вообще и железнодорожным в особенности экономической наукой осознана еще во времена Жюля Дюпюи и его знаменитой статьи «Об измерении полезности общественных благ» (1844 г.). При оценке таких проектов стандартной ошибкой является неучет векторного характера оценочной функции, в которой наряду с компонентой «коммерческая эффективность» должна присутствовать компонента «общественная эффективность». Говоря по-простому, В. Иноземцев про это либо не знает, либо делает вид, что не знает. Как бы там ни было, в его оценках не учитываются внешние конъюнктурные макроэффекты (экстерналии) крупных инвестиций: рост занятости, развитие экономики проблемных регионов восточнее Урала, усиление активности экономики России в целом и др. Если к этому добавить отсутствие даже попыток учесть фактор неопределенности развития мировой экономики хотя бы в среднесрочной перспективе и с этих позиций оценить роль реконструируемой по инициативе ОАО «РЖД» системы «Транссиб – БАМ» не только как коммерческого перевозчика, но и как конфигуратора в борьбе за достойную долю на транспортном рынке XXI в., то все выводы В. Иноземцева выглядят несостоятельными. Тем более сформулированные автором в терминах не научных, а публицистически-бульварных: «Проект РЖД... не окупится никогда. И в *нормальной* (курсив наш. – *Е.К., С. Б.*) стране демагогические аргументы в пользу проекта давно были бы забыты».

Заметим, что подобные приемы очернения идей сооружения Транссиба использовались оппонентами еще в XIX в., БАМа – в XX в. Тем не менее оба проекта реализованы и являются ске-

летной основой экономической и политической целостности страны на всех этапах ее развития – революционных и эволюционных. А заушательская критика сегодня, как видим, повторяется. Тенденция, однако. Автоматически возникает вопрос о *нормальности* самих оппонентов.

Вернемся теперь (несмотря на то, что дискуссия с внутренними оппонентами всегда волнительна и полезна в познавательном плане) к нашим конкурентам в коридоре Шелкового пути. И начнем с проекта TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) (рис. 3).



Источник: [13].

Рис. 3. Проект TRACECA

TRACECA, по сути, является клоном исторического Шелкового пути, что визуально фиксируется при сравнении рис. 2 и 3. Протяженность железных дорог TRACECA – 5133 км плюс две паромные переправы через Каспийское и Черное моря.

Как справедливо подчеркивается Центром изучения Ирана и Евразии [14], для строительства железных дорог в проекте, спустя тысячи лет, используются с небольшими изменениями те же

есамые караванные маршруты, что и в древности. Маршруты те же, однако их предназначение разное. Древний Шелковый путь играл роль цивилизационного моста между Востоком и Западом, а его современная модификация TRACECA – роль конкурента северному расширению Шелкового пути, проходящему по территории России.

TRACECA, таким образом, представляет собой наиболее доступный и экономичный маршрут для выхода стран СНГ на мировые рынки через европейские порты, минуя Россию. В настоящее время участниками проекта являются Болгария, Украина, Румыния, Молдавия и Турция в регионе Черного моря; Грузия, Армения, Азербайджан – на Кавказе; Иран, Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, Таджикистан и Киргизия – в Центральной Азии. Евросоюз и США финансируют проект с прозрачной в свете нынешних санкций целью: Россию, географически страну евразийскую, изолировать от интеграционных процессов, протекающих и в Европе, и в Азии.

Удастся ли эта стратегическая задумка – большой вопрос. Железнодорожный трек TRACECA неоднороден институционально и технологически, так как пересекает границы многих государств и состоит из сухопутных участков с колеей разной ширины, а также двух морских паромных переправ. Следовательно, скорость транспортировки грузов по такому системно неоднородному маршруту высокой быть не может, а трансакционные издержки при переходе национальных границ даже при самых цивилизованных, но многочисленных таможенных барьерах будут высокими. Привлекательность такого рискованного маршрута для грузовладельцев и перевозчиков сомнительна даже в случае обеспечения непонятно кем политической стабильности в Центральной Азии и на Кавказе.

При всем при том TRACECA – конкурент системе «Транссиб – БАМ» в борьбе за грузопоток, и сбрасывать его со счетов было бы стратегически неосмотрительно.

На порядок более серьезные для нас конкуренты – Китай и примкнувший к нему (в железнодорожном смысле) Казахстан. Китайцы, в силу своей традиционной приверженности мыслить категориями вечности, не участвуют в европейско-американской тусовке вокруг сомнительного с точки зрения экономической эффективности проекте TRACECA. Они сконцентрированы на собственных проблемах и как исторические учредители и пользова-

тели Шелкового пути (рис. 3) активно работают над проблемой активизации перевозок в соответствующем коридоре с целью усиления своих конкурентных преимуществ на мировом рынке. Преимущества общеизвестны – наличие многочисленной и сравнительно недорогой рабочей силы, проживающей, однако, в своей основной массе в центральных областях Китая, удаленных от его морских портов на значительные расстояния. Данный факт делает убыточными вывоз морем к зарубежным потребителям продукции, произведенной вне прибрежных районов Поднебесной, и снабжение тем же путем ее производителей топливно-энергетическими ресурсами. Короче и, следовательно, эффективнее сухопутные маршруты к потребителям и поставщикам через среднеазиатские государства, прежде всего, Казахстан и Россию. Подобных маршрутов существует несколько и сегодня геополитическая и геоэкономическая ситуации в мире таковы, что от выбора Китаем определенного маршрута или их комбинации решающим образом зависит международный российский транзит через систему «Транссиб – БАМ».

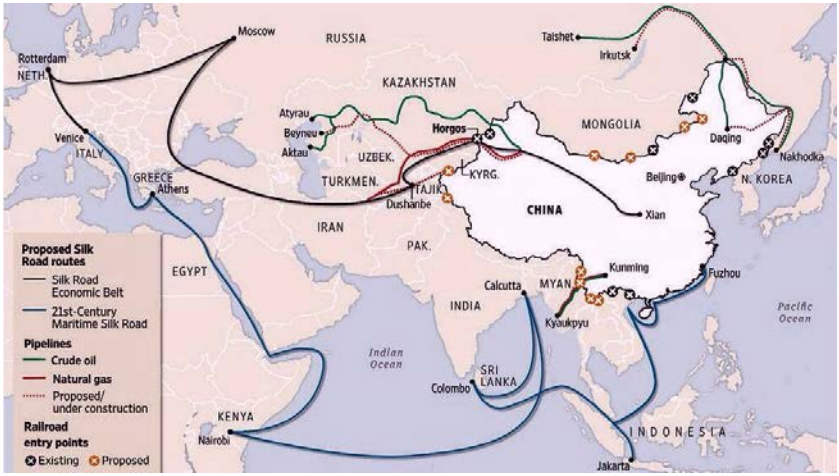


Рис.4. Проект «Экономический пояс Шелкового пути»

Здесь уместно коротко остановиться на роли Казахстана и его железнодорожной сети в интересующей нас проблеме. Понятно, что эта роль в конкурентной борьбе глобальных игроков за транзит не очень значительна, но нельзя сказать, что она и второстепенна, особенно для России. На рис. 4 графическими средствами

показана последняя по времени освещения в открытой печати китайская программа «Экономический пояс Шелкового пути» (ЭПШП). В ее рамках разрабатывается ряд проектов морских и сухопутных путей между Европой и Китаем под общим названием Новый шелковый путь. Его сухопутные проекты предлагают два железнодорожных хода.

Первый – южнее Каспийского моря через пролив Босфор. Второй – через Казахстан, Россию и Украину. Существуют предложения дополнить северный проект автомобильными дорогами. Автодороги южного проекта создаются в рамках программы TRACECA [15], в которой Казахстан тоже участвует. Ключевую роль в распределении грузов между первым и вторым путями будет играть СЭЗ «Хоргос Восточные ворота» – перспективный дистрибуционный центр мирового уровня, управляемый казахстанско-*китайским* Международным центром приграничного сотрудничества (МЦПС). Понятно, кто будет «на раздаче» в МЦПС и финансово поддерживать Новый шелковый путь в конкурентоспособном состоянии.

Что делать и куда рулить?

В понятиях «оверкиль – оверштаг», введенных нами в начале статьи, решение проблемы конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ» в коридоре Шелкового пути зависит от возможностей корпорации ОАО «РЖД» – субъекта управления сетью железных дорог общего пользования России, в которых интересующая нас система является важнейшим, но не единственным фрагментом, обладающим потенциалом международной «транзитности». В компетенции ОАО «РЖД» верно расставить приоритеты и не допустить, как пророчит, например, В. Иноземцев, нулификацию этого потенциала на Восточном полигоне. Наша точка зрения относительно того, что и как следует сделать в части системы «Транссиб – БАМ», освещается ниже.

1. Необходимо гласно и объективно оценить, скажем так, неоднозначный результат структурной реформы железнодорожного транспорта, многие годы проводившейся по либеральным рецептам и увенчавшейся по состоянию на сегодня отставкой действительного государственного советника 1-го класса, президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина. Авторы настоящей публикации по ходу реформы неоднократно выступали в открытой печати и разъясняли, в чем ее недостатки и что следовало бы предпринять для

прекращения перманентного роста тарифов, повышения скорости перевозки грузов и пассажиров, обновления технико-технологического базиса отечественных железных дорог [16]. Поэтому, опуская нюансы, укажем лишь на главное.

Прежде всего, следует лишить возможности корпорацию-монополиста вмешиваться в действия регулятора-государства в попытках обращать все выгоды от реализации крупномасштабных железнодорожных проектов – институциональных (типа структурной реформы) или инвестиционных (типа реконструкции системы «Транссиб – БАМ») в доходы корпорации, а все расходы списывать на казну[1]. Радикальным шагом в таком направлении, имеющим прямое отношение к повышению конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ», должно стать лишение ОАО «РЖД» статуса экстерриториального естественного монополиста и расчленение единой железнодорожной сети, которой оно управляет, на два условно автономных региональных блока: один – в границах Европейской России, другой – в России Азиатской (восточнее Урала).

Тогда европейский блок, плотность сети которого близка к европейским стандартам, может управляться при минимальном структурном и поведенческом регулировании со стороны государства, конечно, при условии функционирования конкурентного рынка железнодорожных перевозок, что, собственно, и декларировалось неудачной структурной реформой железнодорожного транспорта прошлых лет, но, к сожалению, не состоялось. Центральным результатом такой операции станет, грубо говоря, «отлучение» ОАО «РЖД» от государственного бюджета и перевод его на подножный рыночный корм. Если указанную операцию провести[2], то появится возможность сэкономить большие государственные средства, которые корпорацией вкладываются для «расшивки» узких по пропускной способности мест, расположенных преимущественно в европейской части сети [18], и вло-

[1] Чиновники ОАО «РЖД» научились делать это столь виртуозно, что в прессе появились предложения считать полученные ими результаты научными и выдвинуть авторов в число кандидатов на получение Нобелевской премии по экономике.

[2] Заметим, что еще в 2003 г., т.е. на заре структурной реформы железнодорожного транспорта, предлагалось в железнодорожной сети европейской России выделить два достаточно автономных блока и отдать их в концессию двум конкурирующим вертикально интегрированным железнодорожным компаниям [17].

жить сэкономленное в повышение конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ». Чтобы, как говорил Владимир Ильич, зацепившись за главное звено, вытащить всю цепь. А ликвидацию узких мест дерегулированный и демонополизированный рынок железнодорожных перевозок в Европейской России произведет в режиме самодействия и не за счет бюджета.

При таком подходе азиатский блок сети, имеющий конфигурацию «дерева» с единственным стволом – Транссибом – и пока неполноценным отростком от ствола – БАМом, технологически не приспособленный к формированию конкурентных внутрироссийских маршрутов перевозки грузов и пассажиров между Европейской и Азиатской Россией, будет настоящим естественным монополистом, а не искусственным симулякром, сконструированным потенциальными нобилиантами из ОАО «РЖД» в целях перераспределительных. И если государство всерьез намерено переориентировать вектор своего развития с Запада на Восток и для этого активизировать коридор Шелкового пути в расширенном за счет Транссиба и БАМа варианте, то обеспечение конкурентоспособности магистралей на мировом рынке потребует немалых инвестиций. К примеру, только превращение БАМ в современную двухпутную железнодорожную магистраль мирового класса потребует, по оценкам экспертов, вложений в подвижной состав и инфраструктуру не менее 800 млрд руб. (в ценах 2010 г.) [19].

2. Неизбежно возникает сакраментальный для России вопрос: где взять деньги? Сермяжная правда состоит в том, что успехи России на внешнеполитической арене привели к санкциям и отказам западных банков кредитовать Россию. Как долго продлится попытка финансового удушения отечественной экономики – неясно, но свет в конце тоннеля пока не просматривается. Банки же российские маломощны и не имеют «длинных денег» для кредитования долгосрочных проектов, а государственный бюджет не резиновый и к тому же дефицитный [20]. А вкладывать необходимо сегодня и много, потому что завтра будет поздно: Китай – опасный стратегический конкурент в части железнодорожного транзита Восток – Запад; чтобы в этом убедиться, достаточно внимательно изучить хотя бы его программу Экономического пояса Шелкового пути.

У России и ОАО «РЖД», как представляется, есть две стратегические альтернативы по взаимодействию с Китаем при общей установке «отбить» у морских перевозчиков хотя бы 10% грузо-

потока между Европой и Азией. Одна из них – конкурировать с Китаем, пытаясь победив его, в одиночку с помощью системы «Транссиб – БАМ привлечь международный транзит на северное расширение Шелкового пути. Средство – тарифный демпинг, но для его реализации нужны не только деньги на реконструкцию системы «Транссиб – БАМ», что отмечалось выше, но субсидии эксплуатантам системы, так как их деятельность по определению будет убыточной. Способно ли государство на подобный маневр в ситуации кризиса и западных санкций – большой вопрос.

Другая стратегия – кооперация с Китаем. Стратегически кооперация выгодна обеим странам как в экономическом, так и в военно-стратегическом смысле. Известно, что экономики Китая и России взаимодополнительны и обе стоят перед проблемой отказа в обозримой перспективе от экспортной модели и запуска модели саморазвития с ориентацией на внутренний спрос. Военно-стратегический альянс также неизбежен, если реально подходить к оценке политической ситуации в современном мире, когда продолжение политики военными средствами постепенно приобретает характер нормы.

Полагаем, что стратегия конкурирования должна быть отвергнута, поскольку Россия и Китай ныне находятся в разных весовых категориях как хозяйственные системы, и результаты конкурентной борьбы заранее предопределены. Иное дело – стратегия кооперирования. Здесь, если ЭПШП не стратагема[1], т.е. инструмент китайского игрового мышления, исторический ровесник Шелкового пути между Востоком и Западом, то идея согласованности интересов, декларируемая в ЭПШП, вполне конструктивна и приемлема для России в рассматриваемом случае.

Что говорит теория

Проведем аналогию проанализированной проблемной ситуации «Повышение конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ» с известной из теории игр «дилеммой заключенного». Полагая, что читатель знаком с описанием дилеммы из литературы, сформулируем ее применительно к нашему случаю следующим образом.

[1] Стратагема (по-китайски: чжимоу, моулюе, цэлюе, фанлюе) означает стратегический план, в котором для противника заключена какая-либо ловушка или хитрость [21].

Морские перевозчики, реализующие сегодня 98% межстрановых и межконтинентальных перевозок, в силу своего доминирующего положения контролируют также существующий здесь рынок сухопутных железнодорожных перевозок. Их задача – не позволить кооперироваться китайским и российским железнодорожным перевозчикам в коридоре сухопутного Шелкового пути, так как подобное грозит владельцам судов и портов потерей существенной части доходов от транспортировки грузов и пассажиров по Суэцкому каналу и вокруг Африки.

Гипотетически ответное игровое поведение Китая и Россия, конкурирующих на сухопутных маршрутах, может быть кооперативным и некооперативным. Для иллюстрации проблемы используем числовой пример из книги нобелевских лауреатов по экономике Дж. Харшаньи и Р. Зелтена [22] (рис. 5), договорившись, что условные выигрыши (+) и проигрыши (–) конкурентов выражаются в млрд у.е.

В клетках матрицы выигрышей число в верхнем левом углу представляет выигрыш игрока ***Китай,*** в нижнем правом углу – выигрыш игрока ***Россия.*** Строки матрицы представляют стратегии *C**и *N** ***Китая****,* столбцы – стратегии *C***и *N*** ***России.***

Китай	***Россия***	
	C**	***N*****
C*	**+10** **+10**	**–10** **+11**
N*	**+11** **–10**	**+1** **+1**

Рис. 5. Игра «дилемма заключенного» (матрица выигрышей)

Если предположить, что игроки исходят из равенства своих стратегических возможностей, которые шире возможностей узко экономических, естественно ожидать, что они согласятся с исходом игры, обеспечивающим им равные выигрыши. Но таких исходов в матрице два: (+10,+10) при выборе пары стратегий *C* = (*C**,*C***), либо (+1,+1) при выборе игроками пары стратегий *N* = (*N** , *N***).

В книге Нобелевских лауреатов доказано, что если игра проводится как кооперативная ***в рамках*** взаимообязывающего соглашения, то игроки, действуя рационально, будут применять пару стратегий *C,* так как *C* дает им выигрыши на порядок большие, чем *N.* Напротив, если игра проводится как некооперативная, рационально действующие игроки не могут выбрать пару стратегий *C,* так как ***вне*** рамок взаимообязывающего соглашения, *C*– стратегии обоих игроков не представляют собой наилучшие ответы на выбор партнера по игре.

Правда, открытым остается вопрос – кто и как будет обеспечивать выполнение соглашения, принуждающего игроков вести себя устойчиво кооперативно, что, собственно, и обеспечивает повышение конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ» в условиях международной нестабильности. Учитывая великодержавный статус игроков и слабость международных институтов, предназначенных, в частности, и для исполнения функции карательно-надзорной, внешнее принуждение исключается. Тогда исполнение соглашения может быть гарантировано только моральными качествами игроков, исключающими их оппортунистическое поведение. А также наличием общих внешних угроз, недостатка в которых оба игрока – и Китай, и Россия, как представляется, не ощущают сегодня и вряд ли могут рассчитывать на снижение их уровня в обозримом будущем.

Практический аспект проблемы

И последние по порядку изложения, но системообразующие, на наш взгляд, соображения, ставящие решение проблемы повышения конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ» на практические рельсы. Соображения носят прагматический характер и принимают во внимание указание гетевского Мефистофиля о серости теории и вечно зеленеющем древе жизни. Применительно к идее кооперирования, попытка теоретического обоснования которой в терминах теории игр осуществлена выше, добавим несколько замечаний, касающихся «вечно зеленеющего» набора механизмов кооперирования. Эти механизмы разнообразны и многочисленны, их эффективность проверена социалистической и капиталистической практиками хозяйствования на макро- и микроуровнях.

Независимо от того, какой из них в спектре «концессионная сделка» – «общество советско-китайской дружбы» будет принят к

реализации, России необходимо решить две, если сказать языком системного анализа, метапроблемы, без решения которых любые механизмы кооперации не могут быть продуктивными.

Первая – корректировка действующего закона о концессиях, который по своему содержанию, на наш взгляд, является конфискационным; кооперация с Китаем без должной корректировки закона представляется не реальной.

Вторая – таможенный досмотр. Российская таможня, действуя якобы в интересах государства[1], практикует затяжной стопроцентный досмотр грузов, что ведет к нарушению графиков их поставки и, как следствие, уходу транзитных грузов к нашим конкурентам.

Пойдут ли китайцы на кооперацию с такими партнерами – вопрос риторический.

В случае же, если первая и вторая метапроблемы Россией будут решены удовлетворительно, одной из форм кооперирования могло бы стать создание совместной транспортно-логистической структуры, подобной той, которая была создана в ноябре 2014 г. – АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК) [23], акционерами которой формально являются «Трансконтейнер» и «РЖД-Логистика». Как известно, учредители ОТЛК – ОАО «Российские железные дороги», ГО «Белорусская железная дорога», АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы».

В отличие от ОТЛК, где инфраструктура имеет одинаковую технологическую основу и технические стандарты (ширина колеи, стандарты тяговой энергетики, типы подвижного состава и т.п.), российско-китайское предприятие, созданное на основе кооперации между ОАО «РЖД» и Железными дорогами Китая (ChinaRailways)[2], могло бы функционировать на несколько иных принципах. А именно: кроме различной ширины колеи (в РФ и странах бывшего СССР и Финляндии 1520 мм, а в Китае – так на-

[1] О несовпадении интересов таможни и государства свидетельствует недавние материалы межведомственной комиссии, опубликованные в «Аргументах и фактах недели» (№ 41 и 42 за октябрь-ноябрь 2015 г.).

[2] Железные дороги – один из наиболее популярных видов транспорта для дальних поездок в Китае. Почти все железнодорожные компании подчинены Министерству железных дорог КНР. Оператором национальной сети железных дорог является китайская государственная компания ChinaRailways (中国铁路). Сеть охватывает практически все провинции, кроме специального административного района Макао [24].

зываемая «стефенсоновская» колея – 1435 мм) необходимо учесть проблему различных стандартов наличия, обращения, регламентов и обслуживания подвижного состава (тягового и нетягового).

Так, технологические «заезды» локомотивов и (или) локомотивных бригад на территорию соседнего государства и использование энергетической инфраструктуры и электроэнергии сопредельных государств (как в случае с Россией, Казахстаном и Белоруссией) регулируются двусторонними или трехсторонними договорами или договорами на эксплуатацию при пересечении конкретных транспортных стыков. Эксплуатация вагонного парка (т.е. так называемого «нетягового подвижного состава») регламентируется также двусторонними или многосторонними соглашениями. «Чужие» вагоны подлежат срочному возврату в порожнем состоянии или загружаются попутными грузами по отдельным соглашениям. Кроме того, имеется общий (или совместный) парк вагонов, дислокация и эксплуатация которого также регулируется отдельно.

В варианте кооперации в перевозках с железными дорогами Китая все значительно сложнее. Перешивка российской колеи на европейскую – это весьма затратный проект. Альтернативой перешивке может быть только перестановка вагонных тележек различных стандартов или применение технологии фирмы «Тальго» (плавное изменение длины колесной оси вагона в движении) на стыковых станциях. И то и другое также весьма дороги.

Но игра стоит свеч, поскольку иной альтернативы повышения конкурентоспособности системы «Транссиб – БАМ», кроме как через – пусть затратную – кооперацию с Китаем, на наш взгляд, сегодня нет.

Литература

1. *Витте С.Ю.* Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. / С.Ю. Витте; Российская академия наук. Институт экономики. – М.: Наука, 2002 (Памятники экономической мысли). – Т.1. Кн. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России. – С. 327.
2. URL: https://yandex.ru/images/search?img_url=http%3A%2F%2Fplayer.myshared.ru%2F434193%2Fdata%2Fimages%2Fimg14.png&text=%D0%92%D0%A1%D0%A2%D0%9E%20%D0%BA%D0%B0%D1%80%D1%82%D1%8B&redircnt=1445738564.1&noreask=1&pos=2&rpt=simage&lr=65
3. URL: https://yandex.ru/images/search?text=%D0%92%D0%A1%D0%A2%D0%9E%20

%D0%91%D0%90%D0%9C%20%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B1&img_url=http%3A%2F%2Fplayer.myshared.ru%2F361946%2Fdata%2Fimages%2Fimg31.jpg&pos=2&rpt=simage&stype=image&lr=65&noreask=1&source=wiz&uinfo=sw-1280-sh-1024-ww-1254-wh-823-pd-1.0000050067901611-wp-5x4_1280x1024-lt-155&redircnt=1445733507.1 (дата обращения: 25.10.2015).
4. URL: http://www.dergachev.ru/analit/The_Great_Silk_Road/11.html#.VixbIGeheLg
5. URL: http://albertmaximov.keyforum.ru/viewtopic.php?f=8&t=394.
6. Независимая газета. – 1997. – 27 март.
7. URL: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/1stEATC_decl_r.pdf
8. Коммерсантъ. – 2013. – 2 апр.
9. URL: http://www.sbras.ru/HBC/2002/n12/f09.html
10. URL: http://www.interfax.ru/business/430147 (дата обращения: 26.10.2015).
11. *Бикмухаметов Р.* Безработный русский транзит // Экономика и жизнь. – 2008. – № 27 (9241).
12. Vedomosti.ru – 2012. – 29 нояб.
13. URL: http://portnews.ru/comments/513/
14. URL: http://irancivilizatsia.ru/archives/229
15. URL: https://ru.wiki2.org/wiki/%D0%A8%D0%B5%D0%BB%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B9_%D0%BF%D1%83%D1%82%D1%8C
16. *Кибалов Е.Б.* Проблема тарифного регулирования на железнодорожном транспорте // ЭКО. – 2015. – № 10. – С. 139–144.
17. *Гуриев С., Питтман Р., Шевяхова Е.* Конкуренция вместо регулирования: предложения по реструктуризации железнодорожного транспорта на третьем этапе структурной реформы. – М.: Центр экономических и финансовых исследований и разработок, 2003. URL: https://docviewer.yandex.ru/?url=http%3A%2F%2Ffir.nes.ru%2F~sguriev%2Fpapers%2Frailroad_rus.pdf&name=railroad_rus.pdf&lang=ru&c=565d62e982c0
18. URL: http://viktorvoksanaev.narod.ru/02012012.pdf
19. URL: http://lenta.ru/news/2010/03/24/bam/
20. Дефицит государственного бюджета в 2016 г. составит 2,36 трлн руб., или и 3% ВВП // Аргументы недели. – 2015. – № 41(482). – С. 2.
21. URL: http://www.e-reading.mobi/bookreader.php/145114/fon_Zenger_-_Stratagemy._O_kitaiiskom_iskusstve_zhit'_i_vyzhivat'.html/
22. *Харшаньи Дж., Зелтен Р.* Общая теория выбора равновесия в играх / пер. с англ. Под ред. Н. А. Зенкевича. – СПб: Экономическая школа, 2001. – С. 1–5.
23. URL: http://rzd.ru/ent/public/ru?STRUCTURE_ID=5185&layer_id=5554&id=4969
24. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Железные_дороги_Китая

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: ИЗМЕНЕНИЕ УСЛОВИЙ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ[1]

А.Б. БАРДАЛЬ, *кандидат экономических наук, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН, Хабаровск*

Транспортный комплекс в экономике Дальнего Востока

Хотя в развитии всех регионов страны транспортная система играет существенную роль, для восточных районов России, с учетом специфики их экономико-географического положения и исторически сформировавшихся особенностей размещения очагов экономической активности, она более значима, чем для западных (табл. 1). На Дальнем Востоке России[2] транспорт не только обслуживает перемещение грузов и пассажиров в пределах региона, но и обеспечивает транспортную доступность западных и центральных районов России, а также взаимодействия с зарубежными странами, в первую очередь – Северо-Восточной Азии.

Таблица 1

Транспорт в экономике РФ и Дальнего Востока России, % (2013 г.)

Показатель	Удельный вес в экономике	
	РФ	ДФО
Валовая добавленная стоимость	6,6	10,0*
Инвестиции в основной капитал	23,3	23,7
Численность занятых	8,0	10,3

Примечание: *– данные за 2012 г.

Источник: рассчитано по данным Госкомстата РФ с использованием [1–5].

Доля транспорта в ВРП субъектов, входящих в Дальневосточный федеральный округ, превышает средние российские показатели и составляет от 3,6 до 20%. К территориям с наиболее значи-

[1] №7 2015.

[2] Здесь и далее в тексте Дальний Восток рассматривается в границах Дальневосточного федерального округа.

тельным вкладом транспорта в экономику относятся Амурская область, Приморский и Хабаровский края. В Амурской области значительная доля транспорта в ВРП объясняется не только ее транзитным положением по пути следования Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, автомобильной трассы Москва – Хабаровск, но и преобладанием в структуре промышленности добычи угля, являющегося транспортоемким грузом. Приморский и Хабаровский края традиционно характеризуются значительной ролью транспорта в экономике, выступая в качестве естественных крупных транспортных узлов Дальнего Востока, где происходит стыковка различных видов транспорта и обеспечиваются внешнеэкономические перевозки грузов.

Под действием трансформации структуры экономики отдельных территорий доля транспорта со временем меняется. Так, в 2004 г. доля транспорта в ВРП Еврейской автономной области достигала 27%, однако развитие сельского хозяйства и строительства, добывающей промышленности привели к снижению этого показателя.

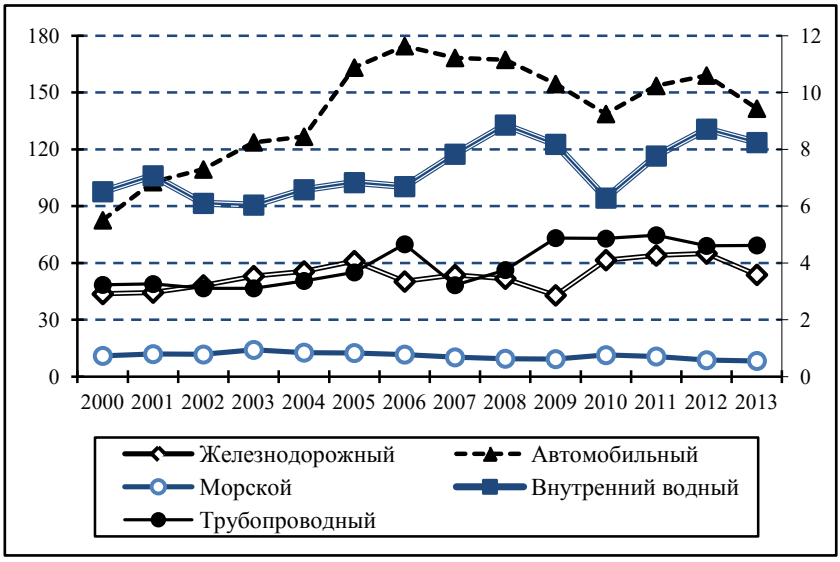
Отметим, что в предыдущие годы на Дальнем Востоке наблюдался существенно более высокий показатель доли инвестиций в основной капитал транспортной отрасли. В 2010 г., например, значительные вложения в строительство объектов транспортной инфраструктуры, приобретение транспортных средств и т.д. при подготовке к проведению саммита АТЭС в Приморском крае привели к увеличению этого показателя до 43% общего объема инвестиций.

В настоящее время доминантное направление развития транспорта Дальнего Востока – это обеспечение доступа к месторождениям минерального сырья и его дальнейшая транспортировка на рынки стран Северо-Восточной Азии. Однако представляется более важным осуществление функции экономического каркаса территории, обеспечение ее экономической связанности, доступности для региональных производителей рынков центральных и западных районов России, а также зарубежных стран.

Тема данной статьи – изменения транспортного комплекса Дальнего Востока и их влияние (стимулирующее и ограничивающее) на условия функционирования хозяйствующих субъектов экономики (вопрос транспортных услуг для населения, безусловно, заслуживает отдельного изучения). При этом акцент будет

сделан на автомобильном и железнодорожном видах транспорта, наиболее активно используемым для перевозок.

Перевозка грузов на территории Дальнего Востока осуществляется всеми видами транспорта[1]. Железнодорожный обслуживает перемещение массовых грузов на дальние и сверхдальние расстояния, морской – внешнеэкономические взаимодействия, а также не столь значительные по масштабам каботажные перевозки, в том числе «северный завоз». Автомобильный транспорт в условиях ограниченного развития дорожной сети выступает в роли «промежуточного звена» между другими видами транспорта, а также обслуживает внутрирегиональные перевозки и перевозки на короткие и средние расстояния (рис. 1).



Примечание: внутренний водный и трубопроводный виды транспорта – правая шкала; железнодорожный, автомобильный и морской – левая; воздушный транспорт не представлен ввиду незначительных объемов грузовых перевозок

Источник. Составлено по [6].

Рис. 1. Динамика грузовых перевозок транспортом ДФО в 2000-2013 гг., млн т

[1] В данной статье не будем подробно рассматривать развитие, особенности функционирования и экономические параметры трубопроводного транспорта.

Экономический кризис 2008 г. сказался на работе отдельных видов транспорта с различным временным лагом, продолжительностью падения и масштабом последствий. Если в целом для транспорта ДФО снижение объема перевозимых грузов наблюдалось с третьего квартала 2008 г., то для железнодорожного и морского снижение началось только в четвертом квартале 2008 г. (с восстановлением докризисных объемов перевозки на железной дороге уже в 2010 г.). Объемы перевозок трубопроводным транспортом не снижались вовсе. В 2009 г. наиболее значительно сократились перевозки железнодорожным и воздушным транспортом (17%), в 2010 г. снизились на 23% перевозки внутренним водным транспортом.

Особенности транспортного комплекса региона

Транспорт по своей сути сочетает элементы материального производства и услуги. В первом случае важными являются показатели изменения параметров маршрутной сети, затрат на создание инфраструктуры и организацию перевозок, интенсивность использования транспортных средств и т.д., которые влияют на пользователей транспортного комплекса, но в большей мере отражают интересы транспортных предприятий, связанные с максимизацией прибыли. Изучение же доступности транспортных сетей (физическая доступность и затраты на транспортировку), качества транспортных услуг и др., по сути, отражает интересы потребителей транспортных услуг. В рамках данной статьи мы рассмотрим элементы двух подходов к транспорту – как отрасли материального производства и услуги.

Представим подробнее особенности транспортного комплекса Дальнего Востока, отражающиеся на уровне транспортного обслуживания хозяйствующих субъектов.

Низкая плотность наземных транспортных сетей на Дальнем Востоке: для железных дорог общего пользования она в 3,8 раза, а для автомобильных общего пользования – в 6,4 раза ниже, чем в среднем по стране, что вызвано значительной площадью региона, сложными природно-климатическими условиями, высокой стоимостью строительства и обслуживания объектов транспортной инфраструктуры. Корректность применения данного показателя для сравнения уровня развития наземной транспортной сети на Дальнем Востоке со среднероссийским уровнем

вызывает вопросы вследствие крайне высокой степени локализации экономической деятельности в регионе.

Концентрация основных транспортных сетей и других объектов транспортной инфраструктуры в южных и центральных районах Дальнего Востока является следствием исторически сложившейся пространственной конфигурации хозяйственной деятельности. В южных и центральных районах расположены крупные экономические центры – города Хабаровск, Владивосток, Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск, Находка, Уссурийск. На значительной по площади северной части Дальнего Востока жители региона и хозяйственная деятельность локализованы в немногочисленных населенных пунктах, значительно удаленных друг от друга и районных административных центров. В южной части региона расположены также наиболее важные морские порты и терминалы: Владивосток, Находка, Восточный, Ванино, Посьет, Зарубино, Козьмино.

Экспортная ориентация экономики России определяет *преимущественное развитие на Дальнем Востоке транспортных сетей транзитного назначения, а также сетей в направлении государственной границы.* При этом далеко не все населенные пункты региона имеют круглогодичную наземную транспортную связь. До сих пор нет железных дорог в Камчатском крае, Магаданской области и Чукотском автономном округе. На территории Республики Саха (Якутия) железная дорога доходит практически до Якутска, ее протяженность – немногим более 900 км. Перевозки в режиме временной эксплуатации осуществляются до станции Нижний Бестях.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования на территории ДФО на начало 2014 г. составляла 54302 км (3,8% общероссийского показателя), лишь 65,8% из них имеет твердое покрытие. На пяти автомобильных трассах федерального значения до настоящего времени проводятся масштабные работы по реконструкции и новому строительству.

В структуре перевозок всеми видами транспорта в округе *преобладают перевозки грузов из других регионов страны в направлении пунктов пропуска на государственной границе* (сухопутных либо морских). Внутрирегиональные перемещения грузов менее масштабны и носят сезонный характер, связанный с пиковыми перевозками в летне-осенний период на морском транспорте, когда осуществляется завоз грузов в районы Крайнего Севера

(с ограниченным сроком навигации внутренним водным и морским транспортом). Перевозки по автомобильным дорогам северных территорий Дальнего Востока также в основном носят сезонный характер. В межсезонные периоды их эксплуатация крайне затруднительна.

Развитие транспортной системы Дальнего Востока России происходит в *окружении стран Азиатско-Тихоокеанского региона*, обладающих в основном развитыми транспортными комплексами высокого технико-технологического уровня (Южная Корея, Япония) либо стремительно развивающих таковой (КНР). Это не только дает преимущества в реализации совместных транспортных проектов, но и определяет высочайший уровень конкуренции на международном транспортном рынке АТР. В связи с этим России крайне сложно определить и закрепить свою «нишу» на международном рынке транспортных услуг.

Незначительная емкость внутреннего транспортного рынка определяется невысоким платежеспособным спросом на услуги пассажирского транспорта со стороны немногочисленного местного населения. Региональные производители также не формируют значительных объемов грузовых перевозок. Это ослабляет стимулы для развития регионального транспортного рынка – создания новых транспортных компаний, совершенствования технологий перевозки, развития новых маршрутов и т.д.

Развитие транспортной инфраструктуры: масштабы, направления, специфика и ограничения

Реализацию ряда проектов на Дальнем Востоке России ограничивает транспортная недоступность или нехватка существующей мощности транспортных сетей для перевозки продукции и транспортировки материалов для строительства[1]. В связи с этим возникают проекты модернизации БАМа, развития припортовых железнодорожных станций, перевалочных мощностей морских портов и т.д.

В настоящее время государство делает акцент на развитие транспортного комплекса восточных районов страны и направляет ресурсы на снятие инфраструктурных ограничений, в том чис-

[1] Освоение месторождений Южной Якутии (Эльгинского, Гаринского, Олекминского и др.), строительство «ВНХК» и завода СПГ в Приморском крае [7].

ле с использованием программно-целевого подхода, механизмов ГЧП. Действенным инструментом развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока являются федеральные целевые программы, координирующие реализацию значимых для региона проектов и предоставляющие ключевые инвестиции в ряд инфраструктурных объектов (табл. 1).

Таблица 1

Государственные капитальные вложения в объекты транспортной инфраструктуры ДФО в рамках ФЦП в 2012–2013 гг., млн руб.

Объект вложений	2012	2013
«Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»		
Железнодорожный транспорт:	2700,0	2885,0
Томмот – Нижний Бестях	2700,0	2885,0
Дорожное хозяйство:	16575,6	26711,0
«Амур» (Чита – Хабаровск)	800,0	1035,7
«Вилюй» (М-53 – Якутск)	2932,4	2195,8
«Лена» (Невер – Якутск)	5062,4	9335,2
«Колыма» (Якутск – Магадан)	1921,1	2952,5
«Уссури» (Хабаровск – Владивосток)	3005,8	10431,1
Мосты и путепроводы	2757,8	635,0
Обустройство автомобильных дорог (освещение, переходы, пункты взвешивания и т.д.)	96,1	125,7
Морской	235,1	731,0
Внутренний водный	335,2	0
Воздушный	1925,9	2561,5
«Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2018 года»		
Дорожное хозяйство	23888,1	23911,6
Морской	751,7	119,4
Воздушный	7693,4	4444,1
«Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 годы»		
Воздушный	2017	880
Дорожное хозяйство	658,2	589,5

Источник. Составлено по [8].

В рамках трех ФЦП за 2012–2013 гг. на финансирование объектов транспортной инфраструктуры Дальнего Востока было направлено более 119 млрд руб. Помимо государственных вложений строительство транспортных объектов финансируется за счет средств региональных бюджетов и отдельных компаний.

При этом в целом по ДФО эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования в период 2000–2012 гг. возросла незначительно – на 198 км, в том числе увеличилась протяженность железных дорог в Республике Саха (Якутия), Приморском крае, Еврейской АО, сократилась (за счет прекращения эксплуатации малодеятельных участков) – в Хабаровском крае, Амурской и Сахалинской областях. За 2010–2013 гг. на Дальнем Востоке были введены в действие лишь 6,5 км новых железнодорожных линий и 13,8 км вторых путей (участки, построенные на территории Якутии, не учитываются, поскольку находятся в режиме временной эксплуатации).

При незначительном увеличении протяженности железных дорог отметим улучшение качественных характеристик сети. Ключевым для железных дорог Дальнего Востока стало завершение в 2002 г. электрификации Транссибирской магистрали, позволившее увеличить вес проводимых поездов до 6,3 тыс. т, а скорость – до 120 км в час. Также в последнее десятилетие проводились работы по совершенствованию отдельных элементов железнодорожной инфраструктуры региона. Назовем наиболее важные из них.

- Построены железнодорожные линии Нерюнгри – Томмот (Якутия, протяженность 400 км), Известковая – Чегдомын (Хабаровский край, 40 км); разъезд Хумма (Хабаровский край); второй путь на участке Оунэ – Косграмбо; двупутная вставка на перегоне Пивань – Кумтэ.
- Построены железнодорожные тоннели Тарманчуканский (Амурская область, 2030 м); Новый Лагар-Аульский (Еврейская АО, 1278 м); Новый Кипарисовский (Приморский край, 952 м); новый Кузнецовский тоннель (Хабаровский край, 3,8 км);
- Проведен капитальный ремонт железнодорожных тоннелей старого Рачинского (Амурская область, 924 м), старого Кипарисовского (Приморский край, 946,5 м), Владивостокско-

го (Приморский край, 1380 м), старого Лагар-Аульского туннеля (Еврейская АО, 1260 м)

- Модернизированы железнодорожные линии на участке Барановский – Хасан (граница с КНДР) (Приморский край, 240 км); Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань (Хабаровский край).
- Проведена реконструкция локомотивного депо Хабаровск-2 (Хабаровский край); реконструкция припортовых железнодорожных станций морских портов Владивосток, Находка, Восточный (Приморский край), станций на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань (Хабаровский край); модернизация железнодорожных станций на пограничных пунктах пропуска (Приморский край) и т.д.

Помимо этого с 2003 г. по настоящее время реализуется проект перевода железнодорожной сети острова Сахалин на общероссийский стандарт ширины колеи с одновременной полной реконструкцией путевого хозяйства.

С учетом экспортной направленности грузовых потоков проводятся реконструкция и модернизация железнодорожных станций пунктов пропуска через государственную границу. Модернизирована станция Гродеково, обслуживающая наиболее значимый для ДФО железнодорожный пограничный пункт пропуска Гродеково (РФ) – Суйфэньхэ (КНР). Объем перевозок в 2013 г. – 9,3 млн т (лесные грузы, каменный уголь, металлические руды). При этом у станции имеется резерв пропускной способности.

В августе 2013 г. возобновил работу железнодорожный пограничный пункт пропуска Махалино (РФ) – Хуньчунь (КНР)[1] (с декабря 2013 г. – в полном режиме). По техническому оснаще-

[1] Открыт (распоряжение Правительства РФ от 05.07.1994 г.) в связи с быстрым ростом грузопотока между РФ и КНР. Для организации перевозок по инициативе МПС было учреждено ОАО «Золотое звено». В собственность компании вошли участок дороги Махалино – Камышовая, пограничная станция Камышовая, а также несколько вагонов и тепловоз. Перевозки по линии Махалино – Хуньчунь начались в 2000 г., однако вскоре прекратились и возобновились лишь в конце 2003 г. из-за недостаточного грузопотока (выдвигаются различные причины, в том числе неурегулированность формирования железнодорожных тарифов). С 2005 г. пункт пропуска не функционирует. В 2010 г. ОАО «Золотое звено» признано банкротом. Летом 2011 г. в права владения инфраструктурой участка вступило ОАО «РЖД».

нию этот грузопассажирский многосторонний железнодорожный пункт пропуска является в настоящее время лучшим на восточном полигоне сети железных дорог. В 2014 г. через переход Махалино – Хуньчунь осуществлялись перевозки каменного угля, минеральной воды.

Последним по времени реализации и наиболее острым нерешенным вопросом для железнодорожной сети Дальнего Востока является ситуация с дорогой Улак – Эльга, построенной компанией «Мечел» (протяженность 321 км, соединяет БАМ с Эльгинским угольным месторождением). Неопределенный статус дороги, которую компания «Мечел» пытается на различных условиях передать ОАО «РЖД», приводит к нецелесообразности обсуждения дальнейших вариантов развития транспортной инфраструктуры данного проекта[1].

Несмотря на предпринимаемые меры по развитию железнодорожной сети, общая протяженность «узких мест» дороги в пределах ДФО, по оценкам, составляет до 3,5 тыс. км [9].

Более 70% государственных инвестиций ФЦП в 2012–2013 гг. было вложено в поддержание и развитие дорожного хозяйства Дальнего Востока. В целом за 2009–2013 гг. протяженность автомобильных дорог ДФО возросла на 35576 км (57%) (табл. 2).

Состояние автомобильных дорог существенно различается по субъектам РФ на территории ДФО. Наиболее значимый прирост автодорожной сети в последние годы наблюдался в Приморском крае и Республике Саха (Якутия). Развитие автодорог (а также других объектов транспорта – аэропорта, морского порта и т.д.) в Приморском крае было связано с подготовкой к проведению саммита АТЭС во Владивостоке в 2012 г.

Быстрыми темпами развивается сеть автомобильных дорог Якутии: их протяженность в 2009–2013 гг. возросла более чем на 14 тыс. км (на 70%) за счет дорог необщего пользования, длина которых за указанный период возросла в 12,5 раза. Например, дорога Витим – Талаканское месторождение (115 км) принадлежит ОАО «Сургутнефтегаз», технологическая вдольтрассовая дорога

[1] К 2020 г. объем добычи угля на Эльгинском месторождении может составить до 18 млн т в год с дальнейшим увеличением до 30 млн т, и для его транспортировки провозной способности БАМа не хватит. Необходимо как минимум модернизировать железнодорожную станцию Улак, реконструировать участки Тында – Комсомольск-на-Амуре и Уссурийск – Хасан, а также построить второй главный путь на участке Комсомольск-на-Амуре – Ванино.

нефтепровода «ВСТО» от пересечения с дорогой компании «Сургутнефтегаз» до г. Ленска принадлежит ООО «Транснефть-Восток» (245 км) и др. Режим проезда по данным дорогам зависит лишь от внутренних решений компаний. При этом возникают различные инциденты, связанные с недовольством условиями оплаты проезда при коммерческих перевозках грузов, проезда людей, не проживающих в близлежащих поселках и т.д. [11]. Тариф, установленный, например, за проезд по дороге ОАО «Сургутнефтегаз», зависит от целей перевозки, класса проезжающей машины и других факторов. Средний тариф составляет 56 руб./км (минимальный – около 16 руб./км, максимальный – 137,91 руб./км) [12].

Таблица 2

Изменение параметров автомобильной сети РФ и ДФО в 2009–2013 гг.

Территория, субъект РФ	Протяженность, км			Доля дорог, %			
				с твердым покрытием		общего пользования	
	2009	2011	2013	2009	2013	2009	2013
РФ	982626,4	1093821	1557277,0	79,0	70,3	80,7	89,6
ДФО	62231,5	62419,5	97808,1	69,6	62,8	86,7	84,4
Респ. Саха (Якутия)	20246,6	20600,7	34587,3	42,0	34,2	97,2	79,2
Камчатский кр.	1948,2	1956,2	2233,5	89,2	87,3	90,8	92,5
Приморский кр.	11166,4	10460,3	18694,9	89,5	86,4	80,0	89,9
Хабаровский кр.	9120,1	9185,5	12900,8	85,9	87,1	63,9	72,6
Амурская обл.	10486	10500,3	17056,2	89,6	72,5	84,8	89,2
Магаданская обл.	2348,4	2425,7	2978,4	96,5	88,1	94,3	91,6
Сахалинская обл.	3282,7	3441,4	4590,4	41,4	46,4	92,2	93,2
Еврейская АО	1721	1861,4	2692,9	94,6	89,7	98,5	99,0
Чукотский АО	1912,1	1988,0	2073,7	29,8	34,5	99,6	98,8

Источник: составлено по [10].

Дальний Восток – единственный федеральный округ, где активно строятся автомобильные дороги необщего пользования. За 2009–2013 гг. прирост протяженности дорог общего пользования на Дальнем Востоке составил 53%, тогда как необщего – 84%. Это свидетельствует не только о неудовлетворенности существующим уровнем развития сети автодорог, но и об отсутствии уверенности в разрешении данного вопроса государством и желании крупных

компаний самостоятельно снять инфраструктурные ограничения, невзирая на значительные затраты. В подобной логике, помимо Якутии, развивается строительство автомобильных дорог необщего пользования в самых северных субъектах РФ на территории ДФО (хотя масштабы строительства несопоставимы с Якутией): Магаданской области (прирост их протяженности составил 86% за 2009–2013 гг.) и Чукотском автономном округе (рост в 3,5 раза).

За 2000–2013 гг. наиболее масштабное строительство автомобильных дорог на территории ДФО проводилось в Якутии. В результате протяженность автодорог с твердым покрытием в этой республике возросла на 5667 км. В сентябре 2007 г. автомобильная дорога «Вилюй» (Мирный – Якутск) – главная транспортная артерия западных районов Якутии – была включена в перечень дорог федерального значения.

На территории ДФО были реализованы следующие основные проекты по развитию автодорожной сети: строительство трассы Чита – Хабаровск (2010 г.); сдана в эксплуатацию автомобильная дорога «Вилюй» (Республика Саха, 1184 км). Продолжаются работы по реконструкции отдельных участков всех имеющихся на территории региона федеральных трасс: «Амур» (Чита – Хабаровск), «Уссури» (Хабаровск – Владивосток), «Восток» (Хабаровск – Находка), «Лена» (Большой Невер – Якутск), «Колыма» (Якутск – Магадан) и т.д.

Доступность транспорта для предприятий

Удовлетворенность предприятий-потребителей уровнем предоставляемых транспортных услуг является одной из значимых характеристик работы транспортного комплекса региона, однако, поскольку данный показатель сложно оценить количественными методами, в рамках одной из комплексных работ ИЭИ ДВО РАН проведен выборочный опрос предприятий Хабаровского края, включавший, в том числе, и вопросы относительно оценки качества транспортных услуг предприятиями, их ассортимента и т.д.[1] Были получены следующие результаты (табл. 3).

[1] В работе принимали участие сотрудники ИЭИ ДВО РАН Е.Л. Ли, Е.О. Скрипник. В анкетировании участвовали 65 предприятий Хабаровского края, относящихся к промышленности, сельскому хозяйству, строительству и лесопромышленному комплексу. Опрос проводился в 2010 г., планируется его повтор с целью изучения динамики оценок.

Таблица

Оценка качества транспортных услуг предприятиями Хабаровского края

Вариант ответа	Распределение ответов, %
Оценка степени удовлетворенности ассортиментом и качеством услуг:	
Очень низкая	3
Низкая	2
Средняя	21
Выше среднего	71
Высокая	3
Очень высокая	0
Оценка степени удовлетворенности ассортиментом услуг:	
Очень низкая	2
Низкая	5
Средняя	62
Выше среднего	25
Высокая	7
Очень высокая	0
Наиболее значимые требования, предъявляемые к перевозочному процессу:	
Предоставление информационных услуг	17
Комплексность услуг (перевозки «от двери до двери»)	17
Наличие скидок	16
Доставка по согласованному графику	15
Сохранность груза	12
Скорость доставки	11
Стоимость перевозки	9
Другое	2

Источник: составлено по данным автора.

При рассмотрении результатов нужно иметь в виду, что 63% анализируемых предприятий Хабаровского края пользуются при организации перевозок услугами сторонних организаций (транспортных компаний), а 37% имеют собственные транспортные подразделения. В соответствии с полученными результатами можно сделать вывод о достаточно высокой степени удовлетворенности опрошенных качеством транспортных услуг. При этом их ассортимент был оценен респондентами не столь оптимистично.

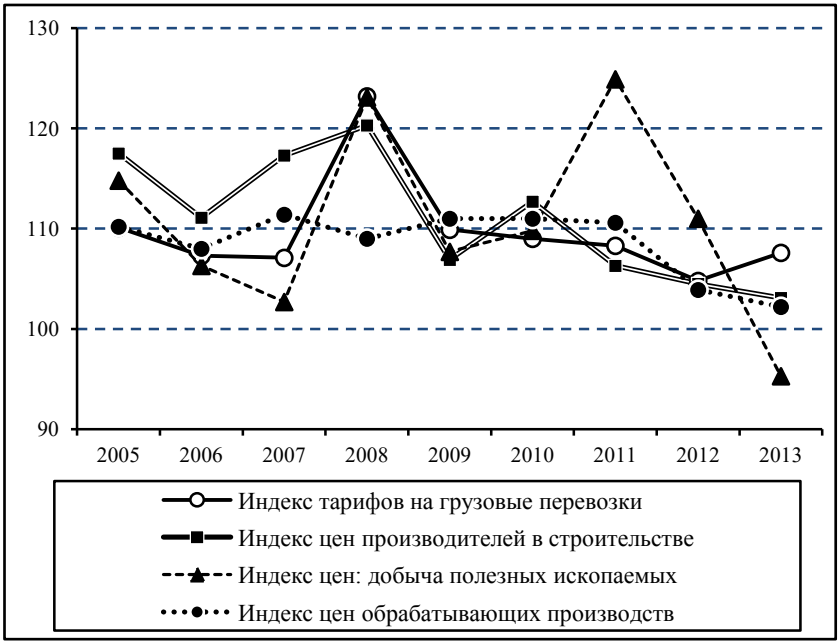
Интересным представляется тот факт, что стоимость перевозки была поставлена опрошенными далеко не на первое место среди требований, предъявляемых предприятиями-потребителями к транспортному процессу. По мнению представителей предприятий, более важны возможность получения информационных услуг и скидок, организация комплексной перевозки, соблюдение графика перевозки, сохранность груза и др.

Тем не менее затраты предприятий на перевозки – одна из ключевых характеристик экономической доступности транспорта. На предприятиях ДФО доля транспорта в затратах на производство и реализацию продукции различна по видам деятельности и изменяется со временем. Так, за 2007–2013 гг. удельный вес расходов на транспорт в затратах по отдельным отраслям и видам экономической деятельности изменился следующим образом (рассчитано по данным [13]) (%):

- производство каменного, бурого угля и торфа – с 6,3 до 5,1;
- добыча металлических руд – с 2,3 до 2,5;
- производство пищевых продуктов, включая напитки – с 1,7 до 3,9;
- переработка и консервирование рыбо- и морепродуктов – с 2,6 до 3,4;
- текстильное производство – с 1,3 до 1,0;
- металлургическое производство – с 4,6 до 4,8;
- обрабатывающие производства – с 1,7 до 2,4;
- строительство – с 1,8 до 2,7;
- оптовая и розничная торговля – с 19,1 до 16,4.

К сожалению, отсутствуют доступные сопоставимые статистические данные для анализа изменения доли транспортных затрат по всем видам деятельности предприятий Дальнего Востока. Однако из имеющихся можно сделать вывод, что для большинства видов деятельности доля транспортных затрат возрастает, при этом масштаб затрат на оплату транспортировки невелик. Исключениями являются специфические виды деятельности, например, торговля.

Происходит ли повышение доли транспортных затрат в связи с опережающим ростом транспортных тарифов по отношению к ценам производителей? Чтобы ответить на данный вопрос, рассмотрим сравнительное изменение цен в отраслях экономики и тарифов на грузовые перевозки в ДФО (рис. 2).



Источник. **С**оставлено по [14].

Рис. 2. Динамика индексов цен и тарифов в ДФО в 2005–2013 гг., % к предыдущему году

За 2004–2013 гг. изменения цен производителей и тарифов на грузовые перевозки на Дальнем Востоке составили: 2,28 раза – транспорт; 2,39 – производители промышленной продукции (в целом); 2,41 – добыча полезных ископаемых; 2,09 – обрабатывающие производства; 2,44 – производители сельскохозяйственной продукции; 2,54 – строительство. Соответственно, нельзя сделать вывод о наличии дополнительной нагрузки на производителей вследствие роста грузовых тарифов, не компенсируемого изменением цен производителей (за исключением обрабатывающих производств).

В качестве одного из примеров, иллюстрирующего влияние транспортной инфраструктуры на развитие производства на территории ДФО, рассмотрим проект создания Дальневосточного горно-металлургического кластера (группы взаимосвязанных предприятий, включающих Олекминский, Гаринский, Кимкано-

Сутарский ГОКи, металлургический комбинат в г. Свободный, гидрометаллургический комплекс в Магдагачинском районе). Для перевозок минеральных ресурсов Гаринского ГОКа требуется строительство железнодорожной ветки Шимановская – Февральск в Амурской области (Шимановская – Гарь на первом этапе). Железная дорога будет связующим звеном между предприятиями данного кластера и позволит перевозить продукцию Гаринского ГОКа для глубокого обогащения на Кимкано – Сутарский ГОК и далее на металлургический комбинат в г. Свободный. Помимо этого необходимо также строительство следующих объектов транспортной инфраструктуры: автомобильной дороги Введеновка – Февральск – Экимчан – Златоустовск (с мостовым переходом через реку Селемджа на 303-м км дороги), притрассовых автомобильных дорог в районе БАМа, а также реконструкция аэропортовых комплексов в г. Экимчане и поселке Февральск. В более длительной перспективе для создания экспортного канала в соседний Китай проектом предусматривается строительство однопутной железной дороги Известковая – Ленинск и мостового перехода через реку Амур.

* *
*

В настоящее время Россия находится на 74-м месте в мире по качеству транспортной инфраструктуры, а по качеству автомобильных дорог – на 124-м [15]. А ситуация с развитием транспортной сети в восточной части нашей страны значительно хуже средних по стране показателей.

Недостаточное развитие транспортных коммуникаций Дальнего Востока России усиливает дифференциацию экономического развития внутреннего экономического пространства России, снижает возможности взаимодействия региональных производителей с западными партнерами и рынками, а также их конкурентоспособность на международных рынках. Последнее усиливается нарастающим отставанием уровня технико-технологического развития транспортного комплекса Дальнего Востока по сравнению с развитыми (Республика Корея, Япония) и развивающимися чрезвычайно высокими темпами (КНР) транспортными системами соседних стран. У региональных производителей зачастую отсутствуют альтернативы (в части выбора вида транспорта, конкретного маршрута перевозки с целью минимизации затрат) при орга-

низации перевозок промежуточной (от поставщиков) и готовой продукции на рынки.

Транспортная инфраструктура Дальнего Востока, в целом справляясь с перевозками грузов, имеет сезонные ограничения (например, ежегодные скопления железнодорожных составов в морских портах в последние месяцы года), а также ограничения на отдельных направлениях перевозок (протяженность «узких мест», т.е. участков, имеющих коэффициент заполнения пропускной способности выше допустимого уровня по устройствам электроснабжения, перегонам либо станциям, в железнодорожной сети увеличивается). Отсутствие либо недостаточная мощность отдельных элементов транспортной инфраструктуры выступает ключевым лимитирующим (не единственным, но важным) параметром для целого ряда крупных проектов на территории Дальнего Востока.

Литература

1. Национальные счета России в 2006–2013 гг.
2. Инвестиции в России 2013.
3. Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации, 2014 г.
4. Россия в цифрах-2014.
5. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2014 г. URL: http://www.gks.ru (дата обращения: 12.02.2015).
6. Основные показатели социально-экономического положения регионов Дальневосточного федерального округа. Стат. бюллетень / Территориальный орган ФСГС по Хабаровскому краю – Хабаровск. 2001–2014 гг.
7. *Галкина М.* Грань реальности. Инф.-аналит. агентство «Восток России». [Эл. ресурс] URL: http://eastrussia.ru/region/1/4440/ (дата обращения: 20.04.2015).
8. Федеральные целевые программы России. URL: http://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/Title/ (дата обращения: 02.03.2015).
9. *Ротов Т.* Узкие места железных дорог // Комсомольская правда. – 2015. – 28 янв. URL: http://www.kp.ru/ (дата обращения: 25.04.2015).
10. Единая межведомственная информационно-статистическая система. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/databases/emiss/ (дата обращения: 24.03.2015).
11. ОАО «Сургутнефтегаз»: Дорога Витим – Талаканское месторождение – наша собственность. САХАмедиа. URL: http://ysia.ru/news/30137/oao_surgutneftegaz_doroga_vitim__talakanskoe_mestorozhdenie__nasha_sobstvennost__.html (дата обращения: 04.04.2015).
12. *Могилевская Г.* Нужно жить не по понятиям, а по законам. САХАмедиа. URL: http://ysia.ru/news/33462/aleksandr_ogli_nuzhno_zhit__ne_po_ponyatiyam_a_po_zakonam.html (дата обращения: 08.04.2015).

13.Центральная база статистических данных URL: http://cbsd.gks.ru/ (дата обращения: 08.04.2015).
14.Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (дата обращения: 06.03.2015).
15. The Global Competitiveness Report 2014–2015. World Economic Forum/ [Электронный ресурс] URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_Global CompetitivenessReport_2014-15.pdf (дата обращения: 27.05.2015).

ВОСТОЧНОЕ ПРИГРАНИЧЬЕ РОССИИ: АЛЬТЕРНАТИВЫ СЕЛЬСКОГО РАЗВИТИЯ[1]

З.И. КАЛУГИНА, *доктор социологических наук*
О.П. ФАДЕЕВА, *кандидат социологических наук,*
Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Новосибирск

Масштабные проекты, обсуждаемые в контексте «восточного вектора» развития России, как правило, нацелены на освоение крупных месторождений полезных ископаемых и создание транспортной инфраструктуры для экспорта сырья в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В случае реализации подобные проекты лишь в малой степени будут способствовать экономическому и социальному прогрессу восточных территорий, так как в существующей системе взаимоотношений федерального центра, крупных ресурсных корпораций и регионов значительная часть полученных эффектов достанется «экстерриториальным» бенефициарам [1]. Но потенциал развития восточных районов не ограничивается интересными для крупных игроков проектами освоения минерально-сырьевых ресурсов. Существенным фактором экономического роста восточных регионов может стать развитие сельского хозяйства и связанных с ним отраслей. Основание для такого предположения – наличие больших массивов неиспользуемых или используемых неэффективно земель.

Потенциал развития сельского хозяйства

Проекты повышения интенсивности использования земельных ресурсов требуют значительных инвестиций, сопоставимых с затратами на освоение новых сырьевых районов. В связи с этим обсуждаются разные стратегии привлечения потенциальных инвесторов, в том числе иностранных. Очевидно, что без участия государства ни одна из таких стратегий не может быть реализова-

[1] №1 2016. Результаты исследований, представленные в данной работе, получены в рамках проекта № 0325-2015-0012 «Социально-экономические и ресурсные аспекты трансграничного сотрудничества приграничных территорий Сибири» Подпрограммы III.2П.1. Комплексной программы фундаментальных исследований СО РАН № III.2П. «Интеграция и развитие» на 2015 год.

на в полной мере. Поэтому важно правильно расставить приоритеты государственной политики развития сельских территорий и определить критерии успешности проектов развития, учитывающие не только глобальные, но и локальные интересы, в том числе интересы людей, проживающих на этих землях. Особую важность представляет развитие приграничных районов и использование возможностей трансграничного сотрудничества в аграрной сфере.

В России, на долю которой приходится более 10% площади мировых сельхозугодий, на данный момент имеются возможности как для экстенсивного (рост площадей), так и для интенсивного (повышение продуктивности) развития сельского хозяйства. На каждого россиянина приходится 12 га земли, в то время как на жителя Западной Европы – 1 га, Азии – 1,1, Африки – 6,4, Северной Америки – 6,1, Южной Америки – 7,3, Австралии и Океании – 37 га [2]. По оценкам специалистов, Россия занимает одно из самых высоких мест в мире по трем ключевым параметрам: общая площадь пашни; распаханность территории (страна принадлежит к числу наименее распаханных); обеспеченность пашней на душу населения (табл. 1). С этих позиций Россия рассматривается как потенциальный поставщик экологически чистых продуктов питания, а также сырья для производства биотоплива.

Таблица 1

Страны – лидеры по площади пашни

Страна	Площадь пашни, млн га	Доля пашни, % от всей площади страны	Доля страны в общемировой площади пашни, %	Обеспеченность пашней, га на душу населения
США	185,7	20,3	13,8	0,62
Индия	166,1	55,9	12,3	0,17
Россия	130,3	7,7	9,7	0,92
Китай	92,5	9,9	6,9	0,08
Канада	43,2	4,9	3,4	1,44

Источник: [2].

Восточные территории России, включающие в себя регионы Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, обладают 42% сельскохозяйственных земель страны, в том числе 22% пашни. Однако, как видно из таблицы 2, степень использования земельных ресурсов, особенно в Сибирском федеральном округе,

катастрофически низка. Регионы западносибирского приграничья (Омская и Новосибирская области, Алтайский край), которые имеют общую границу с Казахстаном, принадлежат к числу наиболее развитых в сельскохозяйственном отношении сибирских территорий, но даже здесь площади необрабатываемой земли велики. Особенно тревожная ситуация в Алтайском крае – главной житнице Сибири и Дальнего Востока.

Таблица 2

Использование земель сельскохозяйственного назначения в приграничных регионах Сибири и Дальнего Востока (на 01.01.2014)

Территория, субъект РФ	Площадь земель сельхозназначения, тыс. га	Доля пашни, %	Доля неиспользуемых земель сельхозназначения, %	Доля неиспользуемой пашни, %
РФ	386 465	30	26	18
СФО	97 611	24	57	20
ДФО	65 660	4	4	26
Западносибирское приграничье				
Алтайский край	11 535	56	44	н.д.
Новосибирская обл.	11 150	32	24	16
Омская обл.	8 083	50	нет данных	13
Восточносибирское приграничье				
Забайкальский край	8 003	5	13	н.д.
Респ. Тыва	3 368	4	62	76
Респ. Бурятия	2 760	25	42	63
Респ. Алтай	2 620	5	73	27
Дальневосточное приграничье				
Амурская обл.	3 551	42	56	36
Приморский край	1 875	37	18	н.д.
Хабаровский край	375	20	60	37
Еврейская АО	362	25	8	55

Источник: [3].

Земли восточносибирского приграничья, где проходит граница между Россией, Монголией и Китаем, менее пригодны для выращивания зерновых культур, но при этом они обладают высоким потенциалом для животноводства – в первую очередь пастбищного. Но вместо роста поголовья крупного рогатого скота, овец, коз, лошадей, для выпаса которых на территории имеются все условия, в этих регионах увеличивается доля заброшенных угодий и залежей, что грозит утратой этих земель в качестве производительной силы. Подобные процессы запустения характерны для некогда активно используемых территорий Забайкальского края, где за 25 последних лет почти на порядок сократилось поголовье овец (с 4 млн до 500 тыс. голов), практически прекратилось производство собственной молочной продукции, в 10 раз уменьшились площади обрабатываемой земли [4]. В республиках Тыва, Бурятия и Алтай показатели неиспользуемых земель чрезвычайно высоки, что свидетельствует об аналогичном сжатии ареалов хозяйственного использования этих территорий в постсоветский период. На Дальнем Востоке процессы деградации сельскохозяйственных земель в большей мере затронули Амурскую область, обладающую наиболее значимыми земельными богатствами.

Эффективность сельского хозяйства на восточных рубежах

Проведенный типологический анализ социально-экономического развития сельских регионов России показал, что большая часть приграничных восточных территорий России – Еврейская автономная область, Забайкальский, Камчатский, Приморский и Хабаровский края, а также республики Алтай, Бурятия и Тыва – вошли в отдельный кластер [5]. В этом кластере сельских регионов России производится менее 10% всей сельскохозяйственной продукции страны, производство животноводческой продукции нерентабельно, очень низкие надои молока (2778 кг против 5867 кг в Краснодарском крае и 5020 кг – в других регионах-лидерах в расчете на одну корову). При этом около 80% производимой аграрной продукции в совокупности дают хозяйства населения и фермерские хозяйства. На сектор сельскохозяйственных организаций приходится только пятая часть производства, почти треть организаций убыточны. Объем привлекаемых в аграрную отрасль инвестиций крайне низок – в 2012 г.

инвестиции в основной капитал в расчете на один регион кластера составили 550 млн руб., что почти в 40 раз меньше аналогичных показателей Краснодарского края.

Понятно, что при таком режиме функционирования и финансирования сельского хозяйства быстро переломить процесс длительной деградации невозможно. Отрасль нуждается в ускоренной модернизации, переходе на высокотехнологичные производства в растениеводстве и животноводстве, которые бы позволили преодолеть дефицит рабочих рук, поднять производительность труда и усилить позиции сельхозпроизводителей не только на внутренних, но и на внешних продовольственных рынках. Однако выбор конкретных механизмов развития сельских территорий восточного приграничья важно осуществлять с оглядкой на уже имеющийся не всегда позитивный опыт интеграции других направлений хозяйственной деятельности, осуществляемой в этих регионах, в мировое экономическое пространство.

Слабость местных производителей обусловлена не столько природными, сколько социально-демографическими [6] и политическими факторами, в частности, изъянами государственного управления, допускающего превращение этих территорий в поставщиков необработанного сырья для сопредельных стран. Остро стоит проблема сокращения населения за Уралом – в 2013 г. коэффициент миграционных потерь населения в расчете на 10 тыс. человек в Республике Алтай составил –35, в Бурятии – –37, в Тыве – –110. Миграционный отток наблюдался и в других восточных приграничных областях: в Алтайском крае –27, в Забайкальском крае – 78. Наименьшим оно оказалось на Чукотке –7 и в Омской области –14. Из приграничных восточных регионов только в Новосибирской области наблюдался миграционный прирост населения (+73) [7. С. 60]. Длящийся уже несколько десятилетий исход жителей регионов Сибири и Дальнего Востока стал результатом упрощения или даже «опустынивания» локальных экономических ландшафтов. Поэтому даже в условиях «инвестиционного бума» отсутствие необходимого количества рабочих рук может стать серьезным препятствием на пути реализации амбициозных проектов и заставит власти и инвесторов вспомнить советский опыт мобилизаций в духе «комсомольских строек». Однако на этот раз только мотивация «длинного рубля» может сработать на довольно ограниченный срок: закрепить людей в сельской местности без кардинального улучшения бытовых условий их жизни уже не удастся.

Ярким примером недальновидности внешней политики для районов Сибири и Дальнего Востока является характер лесохозяйственной деятельности. Богатство лесных ресурсов и близость к границе с Китаем, предъявляющим высокий и постоянно растущий спрос на древесное сырье, в условиях некачественного государственного управления стали причиной хищнического истребления природного капитала лесных экосистем восточных регионов страны, однако это не принесло данным регионам заметных экономических выгод [8. С. 35]. Подобная угроза может нависнуть и над сельскохозяйственными угодьями этих регионов, если их использование будет осуществляться бесконтрольно, без соблюдения экологических нормативов, а производимая сельхозпродукция станет дешевым сырьем для производства промышленных товаров и продовольствия на территории соседних стран.

Именно по этому сценарию пока развиваются события в Забайкальском крае, где мы побывали в 2013 г. в социологической экспедиции [4]. Попытки восстановления на приграничных землях Забайкалья племенного животноводства, в том числе овцеводства, оказались не совсем удачными потому, что регион испытывает дефицит перерабатывающих мощностей. В результате мясо и шерсть по низким закупочным ценам уходят заготовителям из других регионов России и Китая, что и определяет низкую рентабельность местного аграрного бизнеса и его сильную зависимость от внешнего спроса.

Более гибкими оказались семейные подворья, которые массово занялись «стихийным» животноводством без регистрации предпринимательской деятельности, используя брошенные пастбища и сенокосные угодья. Налаженные сети закупок «дворовой» говядины, свинины, баранины, за которой приезжают многочисленные предприниматели из самых разных мест, позволяют сельчанам, не покинувшим родные места в поисках лучшей доли, иметь хоть какой-то доход и не на все 100% зависеть от занятости в крупных сельхозпредприятиях, число которых за последние годы сократилось в разы. Местные власти такое положение дел вполне устраивает, поскольку хоть как-то сохраняется социальный контроль за территорией, а приграничным районам не грозит полное обезлюживание.

Также на территории края действуют совместные российско-китайские предприятия, правда, в сельском хозяйстве число

легальных организаций ограничено. Значительные площади свободных земель в Забайкалье, да и в других восточных регионах способствуют теневой экспансии китайских тепличных хозяйств, деятельность которых закрыта для российских контролирующих органов. Выращиваемые в «разборных» и весьма экономичных (с точки зрения эксплуатационных расходов) теплицах овощи попадают на рынки больших и малых поселений, а низкие цены делают их доступными для всех. Высокая урожайность тепличных культур, прежде всего, за счет превышения предельно допустимой концентрации вносимых удобрений, используемых пестицидов и инсектицидов, а также низкие затраты на труд усердных китайских работников делают этот бизнес чрезвычайно доходным [9]. Экологический оппортунизм как характерная черта этого «кочующего» производства, оставляющего после себя сотни или даже тысячи гектаров выжженной химикатами и замусоренной отходами производства земли, способствует формированию у россиян негативного образа китайского фермера, а идеи о передаче неиспользуемых земель в аренду китайским компаниям вызывают в обществе резкое отторжение.

Еще один активно используемый местным населением источник доходов связан с ведением мелкого бизнеса, нацеленного на обслуживание российско-китайского транзита: перевозку туристов и грузов, торговлю, оказание услуг путешественникам в местах пограничного перехода. Но даже в этой сфере первенство принадлежит не российским, а китайским предпринимателям, под чьим контролем открываются кафе и рестораны, строятся гостиницы и другие места для ночлега и стоянки транспорта.

Однако ориентация бизнеса на транзитный поток оборачивается для местных жителей и поселений серьезной проблемой. Быстрая смена контингента проезжающих, которые спешат попасть на китайскую сторону, создает у «привечающих» их на российской стороне предпринимателей соблазн поступиться качеством обслуживания или же свести набор предоставляемых услуг к минимуму. Создавать комфортную среду обитания для проживающих здесь людей бизнес не спешит, полагая, что не сможет конкурировать с имеющейся на китайских приграничных территориях развитой сферой шопинга и разнообразных услуг, в том числе развлекательных и оздоровительных, которыми активно

пользуются регулярно пересекающие границу местные жители. В результате российская приграничная территория даже визуально выглядит неухоженной и плохо обустроенной.

Симптомом «болезни транзитно-пропускных мест» служит нежелание предпринимателей инвестировать свой капитал в долговременные проекты, в частности в развитие социально-бытовой инфраструктуры. Попытки местных властей привлечь китайский капитал для строительства жилья и других объектов натолкнулись на выдвинутый китайской стороной ультиматум: обязательное финансовое соучастие российской стороны в этих проектах и преференции в выделении участков для строительства и подключении к сетям инженерно-технического обеспечения, а также повышение квоты для трудоустройства китайских работников. Выполнение в полной мере этих требований оказалось затруднительно на уровне отдельных поселений и целых районов края, в том числе из-за недостаточных полномочий местных органов власти. В итоге и российские, и китайские предприниматели не склонны надолго связывать свой бизнес с этими территориями: их задача – быстро окупить и преумножить свои вложения, в основном в сфере пограничной торговли, а заработанный капитал инвестировать в другом месте, в том числе в КНР.

Социально-экономические перспективы сельских восточных регионов

Меры по преодолению социальной апатии и перелому негативных тенденций в экономике приграничных регионов Сибири и Дальнего Востока, в том числе в части вовлечения необрабатываемых земель Сибири и Дальнего Востока в хозяйственный оборот, в последнее время принято рассматривать в рамках нескольких альтернативных сценариев. В качестве драйверов ускоренного развития аграрно-продовольственного комплекса восточных территорий называются иностранные и/или отечественные инвесторы в лице крупных (холдинговых) компаний, которые готовы вложить серьезные средства в новые производства при предоставлении им определенной системы льгот и гарантий. Примерами этих альтернатив могут служить недавно озвученные и сходные по финансовым параметрам намерения китайской Чжэцзянской инвестиционной компанией «Хуаэ

Синбан» и российского агрохолдинга «Русагро»[1], нацеленные на реализацию крупных инвестиционных проектов в Забайкальском и Приморском краях.

Способы предоставления незанятых земельных массивов для организации сельскохозяйственного производства иностранными инвесторами жителями приграничных территорий воспринимаются неоднозначно – они провоцируют общественные дискуссии, в которых превалируют негативные оценки. В 2015 г. упомянутая китайская компания обратилась к правительству Забайкальского края с предложением о передаче совместному предприятию с ее участием в аренду на 49 лет 115 тыс. га пахотных и пастбищных земель, расположенных на территории пяти районов края (с приростом банка земли еще на 200 тыс. га с 2019 г.). Декларированная цель – создание хозяйств животноводческой и птицеводческой специализации, обладающих собственной кормовой базой, а также развитие фармакологического бизнеса, базирующегося на использовании местных лечебных трав.

Как только готовящаяся сделка стала достоянием общественности, несогласие с ней выразили и простые граждане, и депутаты Госдумы. Мотивировалось оно тем, что в итоге эти земли окончательно отойдут китайским гражданам, а у российских властей не будет достаточных рычагов для контроля за условиями землепользования. Хотя в России иностранцам законодательно запрещено напрямую владеть землей и даже ее арендовать, это положение легко обходится с помощью создания совместных предприятий или дочерних компаний, представляющих интересы иностранных бенефициаров. При этом выявить реальных владельцев или арендаторов земли по базам Росреестра чрезвычайно сложно. По оценкам Министерства сельского хозяйства России, в собственности и аренде у иностранцев находится 12 млн га российских сельхозугодий [11]. Первое место по величине контролируемых иностранной компанией российских земель занимает казахстанский холдинг «Иволга», в чьем распоряжении находятся 550 000 га угодий в Курской, Оренбургской, Челябинской областях [12].

[1] «Русагро» входит в тройку лидеров российских производителей и переработчиков сахарной свеклы, является крупнейшим производителем свинины и зерновых культур. Обрабатывает около 460 тыс. га земли преимущественно в Белгородской, Тамбовской и Воронежской областях [10].

В связи с неоднозначной реакцией на предложение китайцев об аренде земель Забайкалья, которую общественное мнение расценило как угрозу утраты российского суверенитета на этих территориях, Министерство сельского хозяйства РФ начало спешно готовить поправки в Закон об обороте сельскохозяйственных земель, направленные на ужесточение контроля за использованием земель совместными предприятиями и предусматривающие резкое сокращение максимальных сроков аренды с 49 до 10 лет [11]. Однако подобные меры вряд ли будут способствовать развитию сельского хозяйства и привлечению желающих взять в обработку пустующие земли Забайкалья. Именно поэтому региональные власти и пошли на подписание протокола о намерениях с китайской компанией. Губернатор края К.К. Ильковский ясно дал понять, что лучше отдать в обработку земли китайцам и их российским партнерам, чем дальше бороться со степными пожарами, возникающими на неиспользуемых пастбищах, мириться с зарастанием земли кустарником и лесом или же разрушением плодородного слоя ветровой и водной эрозией. Этот договор позволит привлечь в экономику края в первые 5–7 лет 24 млрд руб., создаст новые рабочие места, увеличит налогооблагаемую базу, обеспечит производство востребованной продукции. Со своей стороны власти заверили общественность в том, что интересы российских партнеров и местного населения будут защищены, а агротехнический контроль за производством будет жестким [13].

Подобные подходы должны лечь в основу оценки всех проектов, касающихся российско-китайской интеграции, особенно в контексте плана правительства КНР по восстановлению древнего трансконтинентального коридора. Создание экономического пояса вокруг нового «Шелкового пути» затронет восточные территории России. Вместе с тем отсутствие единых социально-экологические стандартов, признаваемых по обе стороны границы, вызывают у специалистов справедливые опасения относительно соблюдения безопасных режимов природопользования при реализации совместных проектов и адекватного учета всех последствий нового партнерства [14].

Отечественный вариант подъема экономики в восточных регионах подразумевает создание специальных территорий (опережающего развития) и предоставление комплекса преференций российским компаниям, решившимся взять на себя часть рисков при развитии бизнеса на территориях нового хозяйственного освоения.

Именно к числу таких проектов можно отнести объявленное компанией «Русагро» создание в двух районах Приморского края вертикально интегрированного кластера, включающего три направления – развитие растениеводства (приоритет отдается выращиванию сои и кукурузы), свиноводства и переработки сои. В эти проекты холдинг планирует инвестировать 25 млрд руб. Для развития первого направления компания хотела бы увеличить земельный банк (как минимум до 120 тыс. га), чтобы обеспечить комбикормами свиноводческий комплекс с планируемой годовой мощностью производства в 100 тыс. т свинины. Начало строительства первой очереди комплекса запланировано на осень 2015 г.

Руководство компании не скрывает, что этот «восточный разворот» в силу отсутствия крупных конкурентов и возможности поставок на рынок Китая экологически чистой свинины из России может стать весьма выгодным шагом, тем более что половина инвестиционных средств предоставляется компании на льготных условиях по линии государственного проектного финансирования. Самыми серьезными рисками для реализации проекта топменеджеры «Росагро» считают нехватку трудящихся рабочих специальностей, а также проблему хищений продукции. Чтобы решить первую проблему, компания собирается привлечь извне большое количество рабочих рук (в том числе иностранных) и закрепить их в местах размещения производства. Холдинг намерен строить для своих сотрудников ведомственное жилье и вкладывать серьезные средства в развитие социальной инфраструктуры [15].

Два крупных проекта, приведенные в качестве примеров, схожи между собой тем, что в обоих случаях речь идет о весьма локальных, хотя и масштабных замыслах, спущенных «сверху». Они имеют точечный характер и не в силах обеспечить комплексное развитие всех заброшенных территорий. Решение этой задачи, на взгляд авторов, надо искать «снизу» и прежде всего через развитие малого и среднего бизнеса, часто невидимого государственным органам, но уже существующего на территориях в виде семейных ферм, народных промыслов, сферы обслуживания. Этот бизнес нуждается в расширении ниши для сбыта и переработки своей продукции, в техническом обновлении и доступных заемных средствах. Возможно, такую поддержку сможет обеспечить вновь созданная на федеральном уровне корпорация развития малого и среднего бизнеса, если ей удастся организовать свою работу непосредственно в регионах и найти механизмы че-

стного отбора проектов-драйверов. В этом же направлении могут работать практики квотирования в рамках государственных заказов продукции местных производителей для поставки в бюджетные организации, государственного возмещения расходов на приведение брошенной земли в состояние, пригодное для производства сельхозпродукции. Очень важно, чтобы активную позицию в создании благоприятного бизнес-климата занимали местные и региональные органы власти, которые могли бы не только стимулировать претворение в жизнь местных инициатив, но и участвовать в проектировании и осуществлении международных трансграничных форм сотрудничества.

Проведение государственной политики, стимулирующей инициативу снизу, дает шанс в течение ближайших 5-10 лет существенно изменить ситуацию и перейти на новую стадию эволюции экономического и социально-культурного взаимодействия на приграничных территориях. В этом случае, если применить классификацию, предложенную О. Мартинесом [16], можно будет говорить о переходе этих территорий во взаимоотношениях с соседями на качественно иные уровни: от стадий «отчуждения» и «сосуществования» к стадии «взаимозависимых», а в дальнейшем и «интегрирующихся» территориальных сообществ.

Литература

1. *Нефёдкин В.И.* «Бюджетное проклятие» ресурсных регионов // ЭКО. – 2015. – № 6. – С. 5–24.
2. *Дегтярев К.* Земельные ресурсы России – структура и мировое значение. URL: http://old.rgo.ru/2010/07/zemelnye-resursy-rossii-%E2%80%93-struktura-i-mirovoe-znachenie/ (дата обращения: 16.09.2015).
3. Доклад о состоянии и использовании земель сельскохозяйственного назначения. – М.: ФГБНУ «Росинформагротех», 2014. – С. 151, 155–156, 166–169.
4. *Фадеева О.П.* Приграничные сельские территории Забайкалья: развитие или деградация? (заметки социолога) // ЭКО. – 2014. – № 11. – С. 36–54.
5. *Калугина З.И., Фадеева О.П., Братющенко С.В.* Социально-экономическая поляризация сельского пространства России // Регион: экономика и социология. – 2015. – № 3 (87). – С. 123–145.
6. *Соболева С.В., Григорьев Ю.А., Смирнова Н.Е., Чудаева О.В.* Особенности формирования населения приграничных территорий Сибири // ЭКО. – 2014. – № 11. – С. 20–35.
7. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2014: Стат. сб. / Росстат. – М., 2014. – 900 с.

8. Природный капитал региона и российско-китайские трансграничные отношения: перспективы и риски / под ред. И.П. Глазыриной, Л.М. Фалейчик. – Чита: Забайкальский государственный университет, 2014. – 526 с.
9. *Виноградова П.* Скажите спасибо, что мы вас кормим. URL: http://rusplt.ru/society/skajite-spasibo-chto-myi-vas-kormim-18408.html. (дата обращения: 15.09.2015).
10. URL: http://www.rusagrogroup.ru/index.php?id=16&L=1 (дата обращения: 28.09.2015).
11. *Кунле М.* Русская земля – для россиян // Ведомости. – 2015. – 31 авг. URL: www.vedomosti.ru/newspaper/articles/2015/08/30/606807-russkaya-zemlya-dlya-rossiyan (дата обращения: 10.09.2015).
12. Крупнейшие владельцы сельскохозяйственной земли в России на 2015 год. URL: www.befl.ru/upload/iblock/491/49149771547af05ede081aec5f623916.pdf (дата обращения: 07.07.2015).
13. *Ильковский К.* Мы всех зовем и звали, но пришли китайцы // Известия. – 2015. – 26 июня. URL: izvestia.ru/news/588143 (дата обращения: 13.08.2015).
14. *Глазырина И.П., Симонов Е.А.* «Экологическая цивилизация» Китая: новые вызовы или новые перспективы для России? // ЭКО. – 2015. – № 7. – С. 52–72.
15. *Басов М.* В растениеводстве идет несколько революций // Ведомости. – 2015. – 30 июня. URL: http://www.vedomosti.ru/business/characters/ 2015/06/30/598583-v-rastenievodstve-idet-neskolko-revolyutsii. (дата обращения 18.07.2015).
16. *Martinez O.* Border People: Life and Society in U.S.-Mexico Borderlands. Tuscon: University of Arizona Press, 1994. – 352 p.



РАЗДЕЛ III. Человеческий капитал

РАСТУЩАЯ ПЕРИФЕРИЯ[1]

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

Обычно периферийность связывают с удаленностью от центра страны, географической удаленностью, плохой транспортной доступностью, значительно меньшим вниманием со стороны государства к участию в решении проблем этих территорий. При таком понимании все восточные районы нашей страны можно отнести к периферийным.

Однако, как представляется, феномен периферийности в России приобретает новые, ранее не свойственные ему черты и признаки: периферийность «раздвигает» свои экономические границы и вовсе необязательно связывается с географической удаленностью и транспортной доступностью. В определенном смысле наблюдается движение периферии с востока на запад и даже с юга в центр. С одной стороны, на периферии экономических интересов и общества, и государства оказываются очень многие важные вопросы и направления, такие, например, как освоение обширных земельных, лесных и прочих угодий, которыми там богата Россия.

С другой стороны, периферийность охватывает и многие «экстерриториальные» сферы и виды деятельности, которые почему-то представляются заведомо экономически неэффективными. К их числу относятся вопросы социального жизнеобеспечения и в целом повышения качества жизни населения (притом, что «проблема ЖКХ» провозглашена одной из самых «приоритетных» в бюджетной политике государства).

[1] №11 2014.

Качество жизни населения напрямую связано с качеством человеческого капитала и возможной динамикой экономического развития – как любой территории, так и страны в целом. Вопрос, очевидно, не в доле расходов, а конкретных шагах и мерах, учитывающих местные реалии и основанных на учете местной социально-экономической специфики и локальных природных и прочих условий.

Периферийный характер социальной и экономической политики, особенно в случае приграничных районов востока страны, усиливается близостью быстро и динамично развивающейся экономики Китая. Последний демонстрирует по отношению к России ясную и прагматичную политику. В ее основе – удовлетворение потребностей растущей экономики в природных ресурсах и смягчение тяжести экологических проблем за счет перенесения на север части сырьевых переделов.

Результаты усиления периферийности российской экономики, особенно ее восточной части, – отток населения и стремительное снижение качества человеческого капитала. Происходит еще большее сжатие экономического пространства, наблюдается все большая зависимость от экономики и даже… социальной сферы от Китая (население приграничных районов многие свои социальные потребности удовлетворяет по другую сторону границы).

Самое тяжелое последствие ухудшения качества человеческого капитала и нарастания периферийности – усиление «пассивности и равнодушия» и нарастание «дефицита предприимчивых людей», которые могли бы (и хотели бы) реализовать те возможности, какие открывает близость Китая. Население периферии (не только приграничья) оказывается в «замкнутом кольце» – рост качества человеческого капитала остро необходим, но этому препятствуют бедность и катастрофический дефицит ресурсов у населения для инвестирования «в себя». Молодежь активно покидает родные места в поисках лучшей доли в других регионах страны или в том же Китае. «Чемпионом» здесь является Забайкальский край.

Феномен периферийности состоит не только в пренебрежении интересами и нуждами людей вне агломераций и зон влияния «проектов века», но и в том, что в результате формируется «новая экономическая реальность» на периферийном общероссийском пространстве.

Приграничные отношения – гораздо шире и многообразней исчерпавшей себя челночной торговли, а также усредненных норм и представлений, сформированных на общегосударственном уровне. Местные сообщества должны иметь права и полномочия в определении форм и рамок «симметричных партнерских отношений». Человек – не только капитал, но и цель любой экономической деятельности. Развитие человека и получение большей отдачи для себя и общества от труда немыслимы вне участия местного сообщества в определении, оценке и реализации направлений приграничного сотрудничества.

Периферия, которая сложилась и развивается на общероссийском экономическом пространстве, во многом напоминает жизнь в микрорайоне большого города, где над крышами домов прошла современная автострада – много шума и все меньше солнечного света. Восток России «охвачен планов громадьем» по строительству трубопроводов и других глобальных проектов. Однако их реализация в малой степени способствует ослаблению все нарастающей периферийности.

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА В ПРИГРАНИЧНЫХ РЕГИОНАХ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА[1]

И.П. ГЛАЗЫРИНА, *доктор экономических наук*
И.А. ЗАБЕЛИНА, *кандидат экономических наук*
Е.А. КЛЕВАКИНА, *кандидат экономических наук,*
Институт природных ресурсов, экологии и криологии СО РАН; ЗабГУ, Чита.
Т.Ю. БОГОМОЛОВА, *кандидат социологических наук,*
Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Новосибирский государственный университет, Новосибирск

Идея активного трансграничного сотрудничества восточных регионов России со странами АТР с целью ускорения развития сибирских и дальневосточных территорий с 2014 г. особенно активно обсуждается не только на политическом уровне, но и в научном и экспертном сообществе. В самом начале реформ в 1990-х годах на такое сотрудничество возлагались очень большие надежды. Но попытки создания многочисленных «свободных зон» на востоке страны не принесли существенных экономических результатов, хотя на ряд отраслей и секторов в приграничных регионах, прежде всего на торговлю и транспорт, «восточные» факторы оказали определенное положительное влияние. Но в целом регионы Восточной Сибири и Дальнего Востока за годы реформ не смогли преодолеть исторически сложившегося отставания от среднероссийского уровня по основным социально-экономическим показателям [1–5].

Вопросы международной интеграции приграничных регионов традиционно привлекают внимание экономистов, географов, социологов, политологов и др. Всесторонний и содержательный

[1] №12 2015. Результаты исследований, представленные в данной работе, получены в рамках проекта №0325-2015-0012 «Социально-экономические и ресурсные аспекты трансграничного сотрудничества приграничных территорий Сибири» Подпрограммы III.2П.1. Комплексной программы фундаментальных исследований СО РАН № III.2П «Интеграция и развитие» на 2015 г.; базы данных для расчетов разработаны в рамках проекта СО РАН IX.88.1.6.

обзор представлен в книге Н. Рыжова [6]. Большинство работ посвящено исследованиям, связанным с динамикой экономического роста, международной торговли, инвестиционных потоков, агломерационных процессов [7–10]. Однако в контексте стратегических задач и национальных интересов России на первый план выходит вопрос о сохранении человеческого капитала и улучшении его качества на востоке страны.

В качестве «бонуса» от близости динамично развивающегося и активно модернизирующегося Китая ожидались результаты инновационного характера – в частности, «перелив» технологий, создание высокопродуктивных рабочих мест. Последнее является критически важным, так как отток населения из некоторых районов уже достиг масштабов, близких к катастрофическим, и продолжается до сих пор [11–13]. При изучении этих процессов необходимо рассматривать не только традиционные показатели уровня жизни, но и факторы, которые создают перспективы будущего – они играют особенно существенную роль, если речь идет о молодежи. Стремление молодых образованных людей покидать восток страны стало устойчивой и в высшей степени тревожной тенденцией [11].

Один из важных показателей качества рабочих мест, генерируемых в рамках региональной экономики, как в отраслевом, так и в территориальном разрезе, уровень и динамика производительности труда, рост которой должен стать фундаментом развития российской экономики [14]. Являются ли приграничное положение восточных регионов и активные экономические связи с КНР факторами, стимулирующими повышение производительности труда? Какова специфика ее динамики в восточном приграничье по сравнению с другими регионами России?

Производительность труда в регионах: межрегиональное неравенство и его динамика

Существуют различные способы расчета показателя производительности труда, которые существенно отличаются на микро- и макроуровнях. На региональном уровне в этих целях может быть использовано соотношение ВРП и величины трудозатрат, измеренных как число лиц, занятых в экономике [15]. При этом в российской статистике сведения об экономически активном населении включают «теневые» трудовые отношения [16]. Используемые в оценке показатели валового продукта имеют некоторые

статистические особенности исчисления (например, ценовой фактор, недоучет теневой экономики и т.д.) [4], что не позволяет получить абсолютно точные сведения, но дает представление о сложившейся ситуации в регионах. Для учета региональных различий покупательной способности национальной валюты использована разработанная А.Г. Гранбергом и Ю.С. Зайцевой [17] методика переоценки ВРП, позволяющая осуществить перерасчет посредством индексов стоимости фиксированного набора потребительских товаров и услуг.

Расчеты проведены на основе официальных статистических данных [18], характеризующих стоимость фиксированного набора потребительских товаров и услуг в регионах, объем ВРП, его динамику, структуру и численность занятых в экономике по видам экономической деятельности (ВЭД).

Дифференциация регионов по показателю производительности труда остается умеренной на протяжении 2001–2013 гг. (рис. 1): коэффициент Джини для показателя общей производительности труда в 2013 г. составил 0,23 и практически не изменялся[1].

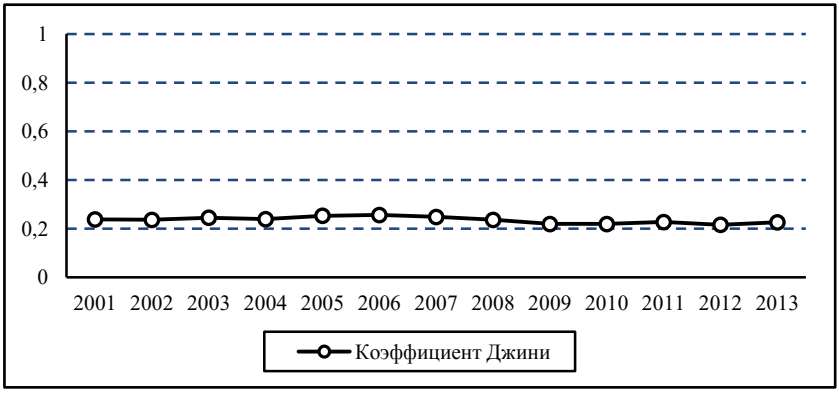


Рис. 1. Межрегиональная дифференциация распределения производительности труда в производственной и непроизводственной сферах РФ, коэффициент Джини, 2001–2013 гг.

[1] Такая оценка получена с учетом различной покупательной способности национальной валюты в регионах, что сокращает межрегиональную дифференциацию производительности труда почти в два раза.

Межрегиональная дифференциация производительности труда в отраслевом разрезе (рис. 2) наиболее заметна в добывающем секторе (значение коэффициента Джини в 2013 г. составило 0,51), что связано, преимущественно, с различиями по категориям добываемых минерально-сырьевых ресурсов; наиболее высокие значения – в нефтегазовом секторе. В остальных видах производственной деятельности региональная дифференциация существенно ниже. В непроизводственной сфере межрегиональная дифференциация наиболее заметна в торговле (коэффициент Джини в 2013 г. – 0,33), при этом за последние три года в этой сфере наблюдается стремительный рост диспропорций (33%).

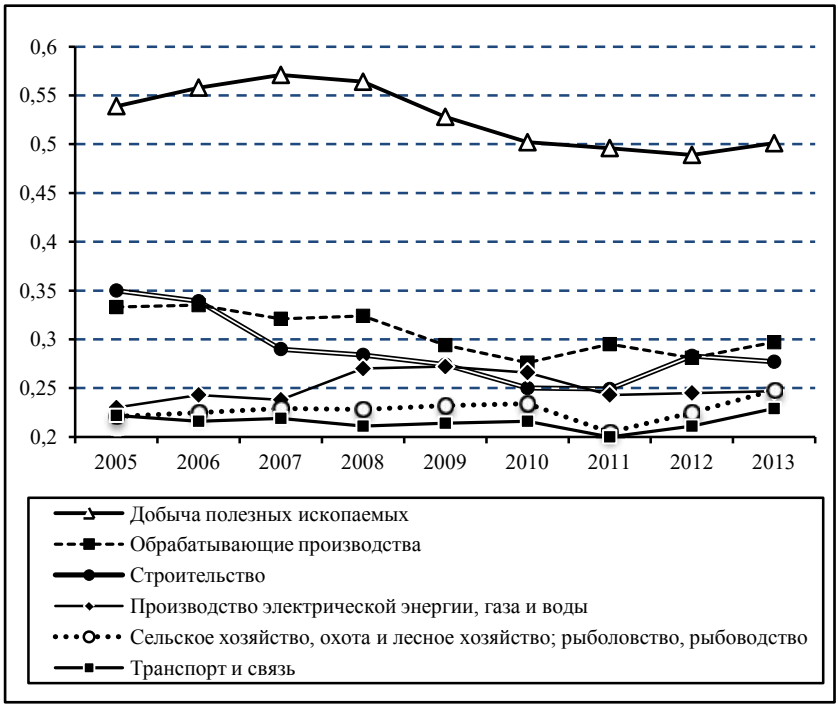


Рис. 2. Межрегиональная дифференциация распределения производительности труда в реальном секторе экономики РФ, коэффициент Джини, 2005–2013 гг.

Роль регионов Сибири и Дальнего Востока в общенациональных трендах

Вопросы освоения ресурсной базы Сибири и Дальнего Востока по-прежнему находятся в фокусе внимания государства [19]. В отличие от других российских регионов, большинство из них занимают приграничное положение и/или активно участвуют в трансграничных взаимоотношениях со стремительно развивающейся Китайской Народной Республикой.

В работе Н. Михеевой [20] отмечается главный фактор высокой производительности труда во многих регионах РФ (прежде всего в нефтегазовых) – это высокая доля добывающего сектора в структуре ВРП. Доля обрабатывающего сектора оказывает менее выраженное, но все же ощутимое влияние на общую производительность труда. *В бóльшей части регионов валовая выработка добавленной стоимости на одного занятого существенно ниже среднего уровня по стране* (144,67 тыс. руб./чел. в 2013 г.), в том числе практически во всех приграничных субъектах РФ.

Таблица 1

Производительность труда в приграничных регионах Сибири и Дальнего Востока в 2001–2013 гг., тыс. руб./чел.

Регион	2001	2013	Рост, %
Хабаровский край	84,51	95,04	112
Амурская область	74,15	87,53	118
Республика Бурятия	67,43	82,35	122
Еврейская АО	56,20	77,17	137
Республика Алтай	48,44	69,03	143
Забайкальский край	68,21	102,35	150
Иркутская область	92,35	144,60	157
Алтайский край	55,80	88,44	158
Новосибирская область	73,59	117,95	160
Российская Федерация	**89,52**	**144,67**	**162**
Приморский край	54,09	95,68	177
Республика Тыва	43,75	82,49	189
Омская область	63,55	134,32	211

В большинстве регионов абсолютное значение показателя существенно ниже среднего уровня в стране. Наиболее близкие к нему значения отмечаются в Омской, Иркутской и Новосибирской областях. Самые отстающие – Республика Алтай и Еврейская автономная область – в них производительность труда составляет только 53% от средней (табл. 1).

Скорость роста производительности труда в разрезе различных видов экономической деятельности неодинакова: наиболее высокие темпы – в обрабатывающих производствах и строительстве, а также других видах экономической деятельности, связанных с предоставлением услуг (операции с недвижимым имуществом, аренда; образование; здравоохранение и предоставление социальных услуг; гостиницы и рестораны).

Пространственный анализ ситуации показал, что регионы, в которых производительность труда в обрабатывающей промышленности превышает средний уровень по стране, сосредоточены в основном на территории Северо-Западного, Приволжского и Уральского федеральных округов.

Таблица 2

Производительность труда в обрабатывающей промышленности регионов СФО в 2005–2013 гг., тыс. руб./чел.

Регион	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Российская Федерация	117,51	130,24	149,12	157,18	139,54	152,93	162,14	163,84	169,81
Алтайский кр.	75,78	78,28	85,46	95,95	103,51	127,99	126,45	125,41	126,81
Амурская обл.	52,78	64,08	66,77	74,02	60,85	61,16	59,69	57,67	68,26
Еврейская АО	51,48	34,95	59,48	54,80	39,72	49,92	48,15	49,54	46,97
Забайкальский кр.	41,22	43,14	49,15	64,80	80,13	87,17	127,00	127,08	100,51
Иркутская обл.	179,85	218,42	159,19	152,19	136,09	153,13	146,00	145,01	155,09
Новосибирская обл.	102,91	105,02	101,90	104,31	104,94	113,01	104,12	108,48	116,46
Омская обл.	408,09	341,62	322,77	326,85	291,32	285,10	325,76	345,81	341,24

В большинстве регионов, участвующих в трансграничном взаимодействии с КНР, производительность труда в обрабатывающей промышленности низкая (табл. 2). Исключением можно считать Иркутскую и Омскую области, а также Красноярский край – в этих регионах есть крупные нефтеперерабатывающие комплексы. Мнение о том, что «рядом с Китаем ничего перерабатывать невоз-

можно» – в значительной степени подтверждается, необходимо только добавить – кроме нефтепродуктов. В самом Китае модернизация обрабатывающих производств в последние два десятилетия проходила высокими темпами, но ожидаемого «перелива технологий» и развития высокотехнологичных отраслей на сопредельных территориях России до сих пор не произошло. В большинстве трансграничных регионов существенного продвижения в обрабатывающей промышленности не наблюдается. Географические сравнительные преимущества реализуются достаточно примитивным образом – внутренние рынки насыщаются за счет потоков дешевой продукции из Китая.

Эффективность функционирования хозяйственных систем в целом во многом зависит от производительности труда на энергетических предприятиях. Производство электроэнергии характеризуется высокой выработкой добавленной стоимости в расчете на одного работника в тех регионах Сибири и Дальнего Востока, в структуре которых наряду с ТЭЦ задействованы другие источники генерации (например, гидроэлектростанции, современные газотурбинные электростанции и др.). В частности, влияние этого фактора проявляется в Иркутской области. Однако производительность труда в Амурской области в этом виде деятельности ниже, чем по стране в целом, несмотря на действующий каскад ГЭС и энергоизбыточность региона. Цена 1 кВт·ч для населения в Амурской области в первом полугодии 2015 г. составила 3,06 руб. [21] (что находится на уровне среднего тарифа Забайкальского края, мощности которого представлены исключительно тепловыми станциями) против 0,84 руб. [22] в Иркутской области.

Регионы, примыкающие к государственной границе со странами Азии (и особенно КНР), демонстрируют низкие значения производительности труда в этой отрасли (табл. 3). В настоящее время все популярнее становятся идеи дополнительной генерации для поставок электроэнергии в Китай. Однако более важной задачей, которая должна войти в систему приоритетов государственной энергетической политики, является повышение производительности труда в этом секторе [23]. Это также позволит снизить стоимость продукции энергетического комплекса для внутреннего потребителя и, тем самым, общие издержки экономики регионов, которые и так проигрывают сопредельным китайским провинциям в межрегиональной конкуренции.

Таблица 3

Производительность труда по виду деятельности «Производство электроэнергии, газа и воды» в регионах СФО и ДФО в 2005–2013 гг., тыс. руб./чел.

Регион	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Российская Федерация	**145,23**	**143,97**	**153,23**	**169,35**	**191,80**	**205,73**	**201,68**	**187,97**	**197,94**
Алтайский кр.	98,49	90,06	97,23	109,70	128,05	121,06	120,65	114,35	113,97
Амурская обл.	163,78	133,12	110,12	93,23	110,80	128,02	133,88	105,35	129,62
Еврейская АО	39,73	44,58	137,85	102,82	103,60	106,78	90,19	96,82	93,75
Забайкальский кр.	114,94	110,41	119,23	98,46	99,19	105,16	96,59	70,38	114,39
Иркутская обл.	167,03	170,42	167,87	175,56	229,43	273,35	284,55	262,87	256,05
Новосибирская обл.	160,51	128,92	123,52	167,37	179,68	198,89	157,10	148,43	154,22
Омская обл.	137,50	132,26	128,64	125,67	161,08	163,85	146,52	147,41	144,08
Приморский кр.	74,08	62,88	83,00	88,05	115,74	110,72	102,29	91,48	94,62
Респ. Алтай	40,68	44,04	60,23	122,74	97,81	71,45	88,75	100,30	100,99
Респ.Бурятия	126,00	133,94	98,30	74,85	86,69	99,06	102,43	94,73	108,47
Респ. Тыва	71,12	61,54	61,54	69,39	78,30	87,60	79,14	81,29	87,94
Хабаровский кр.	113,82	103,81	102,78	117,51	114,41	140,33	126,52	119,24	128,32

«Транспорт и связь» – тот вид деятельности, где географическое положение благоприятно сказывается на производительности труда в регионах востока России. Расчеты показывают, что решающим здесь является фактор Транссиба (табл. 4).

По уровню производительности труда по ВЭД «Строительство» в 2013 г. восточные территории не выделяются из большинства российских регионов. По-видимому, определяющими факторами дифференциации в этой отрасли являются стоимость строительства (возведение зданий и сооружений в условиях вечной мерзлоты обходится дороже, чем в центральной части страны) и покупательная способность населения на рынке жилья.

Таблица 4

Производительность труда по виду деятельности «Транспорт и связь» в регионах СФО и ДФО в 2005–2013 гг., тыс. руб./чел.

Регион	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Российская Федерация	**144,29**	**150,17**	**159,48**	**167,20**	**163,43**	**174,61**	**176,43**	**184,46**	**181,23**
Алтайский кр.	62,52	76,91	89,32	99,82	83,47	61,67	82,22	84,09	78,02
Амурская обл.	136,17	130,35	165,14	197,19	197,43	196,60	197,21	204,67	187,95
Еврейская АО	171,63	250,48	249,21	150,20	141,63	112,27	153,80	154,48	136,22
Забайкальский кр.	136,42	136,86	148,67	157,54	174,85	175,99	199,64	199,94	192,86
Иркутская обл.	208,48	189,56	252,18	235,39	265,95	312,38	263,54	265,12	242,26
Новосибирская обл.	183,32	181,60	188,31	177,74	151,35	135,07	133,53	135,15	206,14
Омская обл.	125,52	125,83	131,54	119,87	118,93	130,16	121,27	120,51	135,58
Приморский кр.	136,15	121,96	123,88	138,24	130,12	181,42	176,58	169,02	169,24
Респ. Алтай	41,91	37,67	36,40	48,72	51,94	44,23	52,96	52,48	44,44
Респ. Бурятия	268,29	243,49	283,58	307,08	281,88	271,54	231,50	211,60	187,58
Респ. Тыва	61,91	60,53	68,28	82,95	88,98	77,99	83,29	81,29	105,62
Хабаровский кр.	141,43	129,57	143,06	153,36	129,24	161,24	165,77	170,71	196,43

Производительность труда в сопредельных регионах РФ и КНР: сравнительный анализ

Китай остается ведущим партнером в сфере торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества многих регионов Сибири и Дальнего Востока. Его доля во внешнеторговом обороте приграничных регионов по данным за 2013 г.: в Забайкальском крае – 81%, в Приморском и Хабаровском краях – 51% [24] и 46% [25] соответственно. Поэтому представляет интерес сравнительный анализ производительности труда в сопредельных территориях РФ и КНР, а также регионов, участвующих в процессах приграничного сотрудничества. Результаты сравнения средней производительности труда по трем базовым отраслям промышленности (добыча полезных ископаемых, обрабатывающая,

производство и распределение электроэнергии) на основе официальных статистических данных РФ [18] и КНР [26] с использованием ППС [27] приведены в табл. 5 (кроме сопредельных регионов там представлены данные по Иркутской области и Бурятии ввиду их значительной вовлеченности в трансграничные отношения). Судя по расчетам, в 2005 г. эти показатели в РФ и КНР были близки: 41 и 51 тыс. долл./чел. соответственно. К 2012 г. разрыв между странами увеличился в 2,3 раза.

Таблица 5

Производительность труда по отраслям промышленности (добыча полезных ископаемых, обрабатывающая, производство и распределение электроэнергии) РФ и КНР в 2003–2012 гг., тыс. долл./чел.

Регион/страна	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Российская Федерация	**41,2**	**43,4**	**46,9**	**48,5**	**45,2**	**49,5**	**52,6**	**53,3**
Амурская обл.	26,3	26,7	24,7	26,9	29,4	30,4	39,4	35,3
Забайкальский кр.	16,3	16,0	17,0	18,1	20,1	27,8	24,3	24,9
Иркутская обл.	37,2	43,7	36,4	37,9	39,3	46,7	55,2	61,7
Приморский кр.	16,5	16,0	16,6	17,4	17,8	20,2	20,7	20,9
Респ. Бурятия	23,8	24,0	22,3	25,2	24,3	26,0	30,7	27,2
Хабаровский кр.	29,4	27,4	29,6	30,7	24,7	28,2	29,2	29,2
КНР	**55,72**	**61,00**	**66,71**	**73,31**	**75,30**	**80,97**	**78,89**	**78,88**
АРВМ	–	–	–	130,40	155,86	186,36	201,00	207,98
Хэйлунцзян	–	–	–	73,02	75,90	97,65	106,40	110,78

Полученные результаты свидетельствуют о наибольшем росте производительности в КНР в докризисный период (2005–2008 гг.), в то время как в РФ происходил стабильный ежегодный прирост показателя до 9%. При этом *в приграничных регионах Китая производительность труда выше не только чем в приграничных регионах РФ, но и чем по Китаю в целом*: валовая выработка добавленной стоимости на одного работника во

Внутренней Монголии (АРВМ) в 2,6 раза превышает уровень КНР, в провинции Хэйлунцзян – в 1,4 раза. Однако в этих регионах в среднем производится только 5% совокупного валового регионального продукта страны [26]. Здесь практически нет IT-индустрии, однако «производства XXI века» представлены (в частности, выпуск солнечных батарей и ветрогенераторов). Но основную промышленную базу составляют традиционные производства, для которых из России поставляется природное сырье и нефтепродукты.

Здесь созданы мощная туристическая индустрия, ориентированная на туристов из России, и всевозможные виды приграничного шопинга. Город Манчьжурия (расположенный в непосредственной близости от крупнейшего российско-китайского пограничного перехода Забайкальск – Манчьжурия) стал современным туристическим и культурным центром, по уровню инфраструктуры сравнимым с другими процветающими городами в Китае и Южной Корее. Его население увеличилось с 1990 г. более чем в два раза, несмотря на почти экстремальные (для КНР) природно-климатические условия, где зимние температуры опускаются до минус 40 градусов. А «город-партнер» Забайкальск так и остался заурядным районным центром в российской провинции. В книге Н. Рыжовой [6] приведены данные об успешном развитии и других территорий КНР со статусом «открытого города» и приграничных торговых зон. Сопредельные провинции Китая очень успешно использовали сравнительные преимущества своего географического положения, чего, к сожалению, мы не можем сказать о сопредельных российских территориях, которые продолжают терять население.

Таблица 6

Ежегодные темпы прироста средней производительности труда по трем базовым отраслям промышленности за 2006–2012 гг., %

Регион	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
РФ	6	8	4	–7	9	6	1
Амурская обл.	1	–8	9	9	3	**30**	**–10**
Забайкальский кр.	–2	6	6	11	**39**	**–13**	2
Иркутская обл.	18	–17	4	4	**19**	**18**	12
Приморский кр.	–3	4	5	3	13	2	1
Респ. Бурятия	1	–7	13	–3	7	**18**	**–11**
Хабаровский кр.	–7	8	4	–20	14	4	0

В табл. 6 представлены данные о ежегодных темпах прироста производительности труда в приграничных регионах востока РФ по трем отраслям. Практически во всех регионах нет устойчивых тенденций, за исключением Иркутской области, где добыча нефти выросла более чем в три раза и газа – более чем в 1,5 раза [28].

После кризиса 2008–2009 гг. рост производительности во всех субъектах существенно замедлился, и вслед за стремительным взлетом наблюдается откат к предыдущему состоянию. Похожая ситуация в строительной отрасли. Валовая выработка добавленной стоимости данного сектора на одного работника в АРВМ в 3,2 раза превышает уровень КНР, в провинции Хэйлунцзян – в 1,6 раза. В России же производительность труда в строительстве выше среднего уровня по стране была в 2007–2011 гг. отмечена в тех регионах Дальнего Востока, которые непосредственно граничат с КНР, при этом стремительный рост в этой отрасли связан с реализацией крупных инвестиционных проектов, реализуемых государством (трубопровод «Восточная Сибирь – Тихий океан», подготовка к Саммиту АТЭС-2012). Стоит отметить, что с 2004 по 2010 гг. был зафиксирован наибольший приток иностранных трудовых мигрантов: в Приморском крае – 223 тыс. чел., в Забайкальском, Хабаровском краях и Амурской области – около 150 [18].

Модернизация не приходит с инвестициями автоматически

Приведенные расчеты говорят о том, что приграничное положение и вовлеченность в активное трансграничное сотрудничество на востоке России не стали существенным фактором роста производительности труда в основных отраслях (за исключением ВЭД «Транспорт и связь»). Ожидания преимуществ от близости границы в повышении качества рабочих мест пока не оправдываются. Не наблюдается и активного «перелива» технологий, существенной модернизации отраслей из-за рыночной интеграции. Хотя для этого есть серьезные предпосылки – в сопредельных провинциях КНР производительность труда существенно выше и до 2013 г. продолжала устойчиво расти. Но «барьерная функция преобладает над контактной» [6. С. 302] не только в сфере трансграничных материальных и финансовых потоков, но и в процессах модернизации производств.

Повышение производительности труда отражает процесс создания качественных рабочих мест, но эти улучшения автоматически не приходят вместе с инвестициями. С 2000 г. в РФ наблюдался более чем двукратный рост объема инвестиций в основной капитал. В приграничных регионах Сибири и Дальнего Востока отмечается еще более ощутимый рост капиталовложений по отношению к ВРП регионов, однако за этим не последовали устойчивые и более высокие, чем в среднем в России, темпы роста производительности труда. Более высокие показатели производительности труда в приграничных регионах Китая (и в стране в целом) обеспечиваются более эффективной организацией технологических цепочек производства, что зависит от качества институциональной среды [29, 30]. Высокие трансакционные издержки «с нашей стороны границы» не стимулируют китайских инвесторов участвовать в создании высокотехнологичных промышленных производств на территории России.

Формы государственного стимулирования экономической активности в большей степени ориентированы на масштабные проекты [31]; критерии качества инвестиций в контексте роста производительности труда и создания привлекательных рабочих мест вообще ускользают из инструментов государственного регулирования. Видимо, считается, что это тоже произойдет автоматически. Однако, как показывает опыт реализации крупных проектов на Дальнем Востоке, у нас мало оснований для такого оптимизма. Утвержденная Правительством РФ Методика отбора инвестиционных проектов [32] на Дальнем Востоке и в Байкальском регионе хотя и предусматривает соответствие целям стратегических документов, определяющих направления их социально-экономического развития, но при выборе проектов для государственной поддержки используются показатели, отражающие масштаб инвестиционных потоков [31]. Не случайно по результатам первого цикла распоряжением Правительства РФ № 484-р от 23 марта 2015 г. утвержден перечень из шести дальневосточных инвестиционных проектов для государственной поддержки, в котором пять – в сфере добычи и первичной переработки полезных ископаемых: угля, рудного золота и железной руды.

«Восточный вектор» развития России, в принципе, несет в себе большой позитивный потенциал. При разумном сочетании экологических и экономических интересов общества он может стать серьезным фактором развития. В то же время уже накоп-

ленный опыт этих регионов в процессах трансграничного сотрудничества со всей очевидностью демонстрирует, что вместе с перспективами возникают и серьезные риски [30].

Более чем двукратная девальвация рубля в течение последних нескольких месяцев внесет свои коррективы в рассматриваемые показатели. К середине 2015 г., по некоторым оценкам, средние зарплаты в России и КНР сравнялись. Еще более существенные изменения вносят процессы в самом Китае. По оценкам министра финансов Китая Лоу Цзивэя, кризисные явления в китайской экономике могут продолжаться в течение 10 лет [33]. Снижение темпов роста уже сказывается на экономических партнерах КНР: за 8 месяцев 2015 г. импорт сократился на 15,5%, при этом из России – на 21,2%. Таким образом, китайская экономика не требует прежних объемов поставок российского сырья.

Поскольку Россия для КНР – не слишком значимый торговый партнер (доля в товарообороте Китая составляет менее 2%), есть основания для опасений, что политическое сближение и широко обсуждаемая интеграция в экономическом коридоре Нового Шелкового пути не сыграют для нашей страны позитивной роли в той степени, в которой мы этого ожидаем. Более того, наша зависимость от факторов, на которые мы не можем влиять, усилится, если мы еще больше «привяжем» себя к партнеру линиями электропередач, газопроводами и т.д. Высказываются опасения, что «дрейфуя в восточном направлении и жестко конфликтуя с Западом, мы сами влезаем в пасть к дракону» [34].

Наиболее надежные пути избежать такой участи – обеспечение устойчивой мотивации для жизни и работы на востоке страны, целенаправленное формирование «критической массы» человеческого капитала высокого качества. Поэтому тесно связанные между собой задачи повышения производительности труда и создания привлекательных рабочих мест необходимо решать в первоочередном порядке, надеяться, что это произойдет «само собой» с притоком инвестиций – недальновидно.

Литература

1. *Глазырина И., Забелина И., Клевакина Е.* Уровень экономического развития и распределение экологической нагрузки между регионами РФ // Журнал новой экономической ассоциации. – 2010. – № 7. – С. 70–88.
2. *Зубаревич Н.В.* Регионы России: неравенство, кризис, модернизация. – М.: Независимый институт социальной политики, 2010.

3. *Коломак Е.А.* Модели региональной политики: конвергенция или дивергенция // Вестник Новосибирского гос. ун-та. Социально-экономические науки. – 2009. – Т. 9. – С. 114–120.
4. *Михеева Н.Н.* Региональные пропорции экономического роста в России // Регион: экономика и социология. – 2008. – № 2. – С. 225–243.
5. *Glazyrina I.P., Faleichik A.A., Faleichik L.M.* Cross-border cooperation in the light of investment processes: More minuses than pluses so far. Problems of Economic Transition. – 2012. – Vol. 55. – № 6. – P. 43–62.
6. *Рыжова Н.П.* Экономическая интеграция приграничных регионов // Хабаровск, ИЭИ ДВО РАН. – 2013. – 352 с.
7. *Helpman E., Krugman P.* Market structure and Foreign Trade. – Cambridge (MA): MIT Press. – 1985.
8. *Krugman P.* Increasing Return and Economic Geography // Journal of Political Economy. – 1991. – V. 99. – P. 482–499.
9. *Krugman P.R.* Geography and Trade. Cambridge. – MA: MIT Press, 1991.
10. *Sachs J.D., Warner A., Aslund A., Fischer S.* Economic Reform and Process of Global Integration // Brooking Papers on Economic Activity. – 1995. – V.1. – P. 1–118.
11. *Богомолова Т.Ю., Глазырина И.П., Сидоренко Н.Л.* Приграничье востока России: миграционные настроения студенческой молодежи // Регион. Экономика и социология. – 2013. – № 4. – С. 154–173.
12. *Горина К., Фалейчик Л.* Особенности иностранной миграции в контексте развития приграничного региона востока России // ЭКО. – 2014. – № 9. – С. 118–134.
13. *Соболева С.В., Смирнова Н.Е., Чудаева О.В.* Миграция населения в приграничных регионах Сибири // ЭКО. – 2014. – № 8. – С. 18–31.
14. McKinsey Global Institute. Эффективная Россия: производительность как фундамент роста. – М.: McKinsey&Company. McKinsey Global Institute, 2009.
15. *Щеглова А.* Образовательный потенциал региона как основа его инновационного развития. URL http://www.econorus.org/c2013/
16. *Капелюшников Р., Ощепков А.* Российский рынок труда: парадоксы посткризисного развития // Вопросы экономики. – 2014. – № 7. – С. 66–92.
17. *Гранберг А.Г., Зайцева Ю.С.* Валовой региональный продукт: межрегиональные сравнения и динамика. М.: СОПС. 2003.
18. Данные Федеральной службы государственной статистики. URL: http://www.gks.ru/
19. Стенограмма заседания Совета при Президенте по науке и образованию от 24 июня 2015 г. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/49755
20. *Михеева Н.Н.* Региональные аспекты исследования динамики производительности труда // Регион: экономика и социология. – 2014. – № 1. – С. 6–28.
21. Официальный сайт Дальневосточной энергетической компании // Тарифы для населения. 2015 г. URL: http://www.dvec.ru/amursbyt/private_ clients/tariffs/archive/files/amur-tariffs-131220-274.pdf
22. Официальный сайт Иркутскэнергосбыт // Тарифы на электроэнергию на 2015 год. URL: http://www.sbyt.irkutskenergo.ru/qa/5853.html
23. *Татценко К.В.* К анализу перспектив экономического взаимодействия Дальнего Востока России и Северо-Востока Китая в области электроэнергетики //

Электроэнергетическое сотрудничество Российской Федерации и Китайской Народной Республики: плюсы и минусы / сост. В.И. Готванский, Е.А. Симонов. – Владивосток: Всемирный фонд дикой природы (WWF) России, Международная коалиция «Реки без границ», 2012. – С. 79–81.
24. Внешнеэкономическая деятельность Приморского края в 2013 году // Официальный сайт Администрации Приморского края. URL: http://primorsky.ru/ authorities/executive-agencies/departments/inter/zakonodatelstvo/ ITOGI_VED_PK_za_ 2013.pdf
25. Внешняя торговля Хабаровского края в 2013 году // Официальный сайт Министерства экономического развития Хабаровского края. URL: http://minec.khabkrai.ru/content/2013
26. Официальный сайт National Bureau of Statistics of the People's Republic of China. URL: www.stats.gov.cn/
27. Данные сайта Всемирного банка. URL: http://data.worldbank.org/indicator/all
28. Государственный доклад о состоянии и об охране окружающей среды Иркутской области за 2011 год. Иркутск: Изд-во ООО «Форвард», 2012. – С. 29.
29. *Крюков В.А.* Сырьевые территории в новой институциональной реальности // Пространственная экономика. – 2014. – № 4. – С. 26–60.
30. Природный капитал региона и российско-китайские трансграничные отношения: перспективы и риски / отв. ред. И.П. Глазырина, Л.М. Фалейчик. Чита: ЗабГУ. – 2014.
31. *Ломакина Н.В.* Ключевые механизмы новой модели развития Дальнего Востока и их влияние на роль минерально-сырьевого сектора в экономике региона. – ЭКО. – 2015. – № 7. – С. 5–15.
32. Постановление Правительства РФ от 16 октября 2014 года № 1055 «Об утверждении методики отбора инвестиционных проектов, планируемых к реализации на территориях Дальнего Востока и Байкальского региона».
33. Для решения экономических проблем Китай предпочитает запад // Новая газета. – 2015. – 14 сент. URL: http://www.novayagazeta.ru/economy/69895.html
34. Россия и Китай: Риск «восточного дрейфа» // Ведомости. – 2015. – 10 сентября. URL: http://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2015/09/10/608213-risk-vostochnogo-dreifa?from=newsletter-editor-choice&utm_source=newsletter&utm_ medium=content&utm_campaign=editor-choice&utm_term=news22

ПОЛИТИКА НАРАЩИВАНИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА[1]

В.С. ЕФИМОВ, *кандидат физико-математических наук, директор Центра стратегических исследований и разработок Сибирского федерального университета*
А.В. ЛАПТЕВА, *ведущий сотрудник Центра стратегических исследований и разработок Сибирского федерального университета*
А.В. ЕФИМОВ, *сотрудник Центра стратегических исследований и разработок Сибирского федерального университета*
П.М. ВЧЕРАШНИЙ, *кандидат экономических наук, первый проректор по экономике и развитию Сибирского федерального университета*

Новые территории различных континентов в XVII–XIX столетиях осваивались в основном маргинальными слоями населения – безземельными крестьянами, религиозными «раскольниками», авантюристами, ссыльными преступниками. Таким был состав первых поселенцев и в Сибири, и в Северной Америке, и в Австралии. Для этой «волны» искателей свободы и перемен были характерны жизнестойкость, предприимчивость, но при этом они не отличались законопослушностью и высоким уровнем образования.

В XXI веке в результате двух промышленных революций, урбанизации и связанных с ними сдвигов в области образования, здравоохранения и социального развития ситуация с человеческим капиталом «сырьевых» стран и регионов существенно изменилась. Самые высокие значения индекса человеческого развития (ИЧР) в 2012 г. были у Норвегии и Австралии, Канада находилась на 11-м месте; для этих стран характерны высокий уровень образования, здоровья населения и достойный уровень жизни[2]. Россия в этом рейтинге занимает 55-ю позицию [1].

[1] №2 2015.

[2] ИЧР — это совокупный показатель уровня развития человека в стране, иногда его используют как показатель «качества жизни». Индекс отражает: 1) здоровье и долголетие; 2) уровень образования; 3) обеспеченность ресурсами, необходимыми для достойной жизни.

Восточный вектор неблагополучия

Кризис 1990-х годов привел к значительному миграционному оттоку населения Сибири и Дальнего Востока в западные и южные регионы страны и существенному ухудшению условий, необходимых для воспроизводства человеческого капитала: снижению доходов, падению бюджетных расходов на душу населения, росту уровней смертности по внешним (социальным) причинам и преступности в сравнении со среднероссийскими показателями [2].

Так, при снижении общей численности населения России на 3,5% – со 148,0 млн чел. в 1990 г. до 143,2 млн чел. в 2012 г., население Сибирского федерального округа уменьшилось за этот период на 8,8% – с 21,1 млн чел. до 19,3 млн чел., а Дальневосточного федерального округа – на 22,3% – с 8,1 млн чел. до 6,3 млн чел. [3].

В начале 2000-х годов темпы сокращения населения Сибири и Дальнего Востока замедлились, но финансово-экономический кризис 2009–2010 гг. продемонстрировал, нестабильность ситуации: за один 2009 год кризиса численность населения СФО и ДВО сократилась на 1,5% и 2,5% соответственно. Если бы кризис продлился до 2012 г., то потери населения могли бы составить 4,9% для Сибири и 7,6% для Дальнего Востока (960 тыс. чел. и 460 тыс. чел. соответственно).

По качеству жизни сибирские регионы, особенно депрессивные, существенно отстают от среднероссийских показателей и превращаются в глубокую социальную и экономическую периферию страны [4]. Некоторые показатели человеческого капитала макрорегиона Сибирь в сравнении с аналогичными средними показателями для России представлены в таблице.

Рассмотрим основные характеристики и динамику социально-экономической ситуации в макрорегионе.

В течение последних лет в Сибири происходит снижение доходов на душу населения в сравнении с доходами среднестатистического жителя России: в 1980-х годах доходы жителей Сибири были выше среднероссийских на 20–30%, в 1995 г. – на 3,6%, а в 2012 г. – ниже на 13,1%. В 2000 г. доля бедных в Сибири составляла 41,6%, а в России – 29%; в 2012 г. в Сибири – 15,8%, а в России – 11% (превышение общероссийского показателя в 1,4 раза).

Таблица

Показатели человеческого капитала Сибири в сравнении со среднероссийскими в 2012 г.

Показатель	Сибирь	РФ
Среднедушевые денежные доходы населения в месяц, тыс. руб.	20,0	23,1
Уровень бедности – доля населения с доходами ниже прожиточного минимума, %	15,8	11
Смертность населения по социальным причинам (случайные отравления алкоголем, самоубийства, несчастные случаи), чел. на 100 тыс. населения	60,3	47,7
Доля людей с высшим образованием среди занятых в экономике, %	27	30
Уровень преступности – количество преступлений на 100 тыс. чел. населения	2099	1608

Примечание: Макрорегион Сибирь включает в себя регионы Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

Источник: рассчитано по [5].

Доля бюджета макрорегиона Сибирь в общем объеме доходов бюджета страны устойчиво снижается: с 22,1% в 1995 г. до 18,4% – в 2012 г. Наблюдается также уменьшение относительной величины бюджетных расходов на душу населения в Сибири: со 125,6% от среднероссийских значений в 1994 г. до 104,5% – в 2012 г.

В области продолжительности жизни ситуацию нельзя охарактеризовать иначе, чем социальную катастрофу. Отрыв показателей смертности сибиряков по внешним (социальным) причинам от среднероссийских значений увеличивался в течение 23 лет: в 1990 г. он превышал среднероссийские показатели на 2,7%, а к 2012 г. – уже на 46,4%.

За последние 20 лет в Сибири доля людей с высшим образованием, занятых в экономике, не превышает 90% от среднего для России значения. При этом сохраняется более высокий уровень преступности, на 17-30% превышающий среднероссийский. В 2009–2012 гг. СФО занимал 1-е место по уровню преступности среди федеральных округов, а ДФО – 2–3-е места.

Качество человеческого капитала

Обсуждая человеческий капитал сложных социально-экономических систем – таких, как регион или страна, недостаточно просто оценивать средние показатели здоровья, образованности и валового продукта на душу населения. Необходимо рассматривать более «тонкую» структуру человеческого капитала, например, выделить различные уровни активности и организованности людей.

Экономический рывок, который совершили на пути «догоняющего» развития азиатские страны – Тайвань, Южная Корея, Китай и др., во многом определялся особенностями трудовых ресурсов: избытком дисциплинированных работников и низким уровнем оплаты труда. С другой стороны, ключевым фактором «экономики знаний» в развитых странах является креативный класс, обеспечивающий производство новых смыслов, знаний и инноваций. Именно инновации стали основой конкурентных преимуществ и залогом благополучия глобальных технологических лидеров (США, стран ЕС, Япония и др.). Эти примеры показывают, что в различные периоды экономического развития, для которых характерны разные основы и «драйверы» этого развития, востребованными оказываются различные типы человеческого капитала.

В эпоху начального освоения Сибири и Дальнего Востока значимыми качествами, основой конкурентных преимуществ человека были высокая предпринимательская и трудовая активность, означавшие стремление к свободе, готовность к риску, сильную волю, трудоспособность и неприхотливость.

В период масштабной индустриализации ключевым человеческим капиталом стали ученые, инженеры и техники, способные производить новые знания, проектировать и эксплуатировать новую технику и оборудование, создавать новые производства и инфраструктуры, планировать организацию деятельности и системы расселения.

В ситуации постиндустриального перехода основными факторами развития и главными слагаемыми человеческого капитала становятся:

- креативность – способность генерировать новые продукты и схемы деятельности во всех сферах, включая производство и потребление, социальную организацию и системы управления, системы генерации знаний;
- мобильность – готовность изменять свои представления о мире и личностные установки, осваивать и включаться в

новые виды деятельности и форматы коммуникации, жить и работать в различных социальных и культурных средах;

- самоопределение – способность рефлексивно относиться к существующим культурным, социальным нормам и собственной деятельности; ставить и добиваться своей цели, поддерживать высокий уровень самоорганизации и работоспособности.

В любой области человеческой активности нужно разделить «функциональные» и инновационные (предпринимательские) виды деятельности. В сфере экономики это – труд в бизнес-структурах и предпринимательство как создание новых бизнесов; в сфере культуры – потребление ее продуктов и креативная деятельность, создающая новые продукты; в социальной – выполнение правил и норм и гражданская активность, направленная на улучшение существующих социальных практик и институтов.

Важно понимать, что простое сохранение и наращивание человеческого потенциала в виде образованности и здоровья становятся фикцией, если отсутствуют условия для продуктивной самореализации человека [6]. Для социально-экономического развития страны и регионов крайне важна экономическая, предпринимательская и социальная активность населения – она и представляет собою собственно «капитализацию» человека, превращение потенциала в капитал (рисунок).



Рисунок. Важнейшие сферы «капитализация человека»

Значимым фактором, в большой мере определяющим социальную и экономическую энергетику общества, является общественный (национальный) консенсус в отношении образа будущего страны и долгосрочных целей развития [7].

Опыт интенсивно развивающихся стран, представленный в докладе Всемирного банка, показал, что одним из необходимых условий успешной экономической модернизации выступает национальный консенсус по поводу целей долгосрочного развития. Именно общественный консенсус, который удалось сформировать в 13 странах, позволил им развиваться со средними темпами не ниже 7% в год в течение 30 лет во второй половине XX века [7]. Национальный консенсус в отношении фундаментального компромисса между настоящим и будущим выражается в выборе граждан между текущим и будущим потреблением, что делает возможными значительные инвестиции в будущее.

Дефицит предпринимательской активности

Складывающаяся в России ситуация не способствует проявлению предпринимательской и социальной активности, что во многом повлияло на резкое снижение темпов экономического развития страны в 2012–2013 гг., обусловленное внутренними причинами.

По данным за 2012 г., предпринимательские намерения (открыть свое дело в ближайшие три года) имели 3,8% взрослого населения России, в то время как в странах БРИКС этот показатель равен 21%, в странах Восточной Европы – 24%. За последние годы российские студенты резко переориентировались на государственную службу и работу в крупных компаниях – уровень их предпринимательских намерений в 2012 г. снизился до 1%, в то время как в 2010 г. и 2011 г. он составлял 8,5% и 5,7%. Более 93% россиян не вовлечены в предпринимательскую деятельность и даже не рассматривают для себя такую возможность [8].

Низкой остается активность российского населения и в некоммерческом секторе. В 2009 г. уровень вовлеченности населения в добровольческую деятельность в пересчете на полную занятость составил 0,43% от численности экономически активного населения, это в 3–17 раз меньше, чем в ведущих экономически развитых странах [9].

Особенность современной ситуации в России состоит в том, что в результате ряда политических, законодательных и админи-

стративных мер произошло **резкое снижение ценности инициативного, предпринимательского действия, широко распространяются патерналистские установки, политический и социальный конформизм**.

В настоящее время как в России, так и в Сибири и на Дальнем Востоке сложился острый дефицит наиболее ценного для развития экономики человеческого капитала – людей, готовых и способных развернуть собственную экономическую деятельность, создавая новые бизнесы и управляя ими. Поэтому так важно удержать и нарастить уровень предпринимательской, инновационной, позитивной социальной активности сибиряков.

Приоритетом политики наращивания человеческого капитала должна стать поддержка социальной активности и предпринимательства молодежи и других групп населения. Элементы патернализма и поддержки «слабых» и уязвимых групп надо сохранять, но ключевая цель – создание условий, в которых массовым явлением станет самостоятельный, инициативный, компетентный человек. Расширение и повышение качества «предпринимательского класса» – это условие ускоренного развития и становления диверсифицированной экономики макрорегиона.

Чтобы расширить возможности для предпринимательства и экономической деятельности на территории Сибири и Дальнего Востока (проведение геологоразведки, добычи и переработки природных ресурсов нестратегического значения), следует упростить процедуры получения лицензий и разрешений на предпринимательскую деятельность, предоставлять льготы по кредитованию и налогам для вновь создаваемых предприятий или расширения уже действующих. А также разработать программу поддержки предпринимательской активности, предполагающую развертывание сибирской сети бизнес-инкубаторов, индустриальных и компьютерных парков, инвестиционных форумов, других элементов инфраструктуры во всех сибирских городах с численностью населения более 100 тыс. чел.

Здоровье, уровень жизни, миграция

Субъекты Федерации должны получить широкие полномочия и возможности для развития и наращивания человеческого капитала своих регионов. Модернизация системы межбюджетных отношений, перераспределение финансовых ресурсов в пользу территорий даст возможность увеличивать вложения в образование и

здравоохранение, здоровый образ жизни и рекреацию, создание культурной среды, в поддержку инициатив, общественной и предпринимательской активности населения.

В частности, чтобы обеспечить рост человеческого капитала в Сибири, требуется провести ревизию структуры федерального бюджета (с учетом происшедшего изменения курса рубля) и внести в нее поправки, обеспечивающие увеличение доли (в процентах от ВВП), направляемой в сферу образования и здравоохранения, до уровня не ниже, чем в предшествующие годы.

Важно обеспечить доступность высокотехнологичной медицинской помощи населению Сибири и Дальнего Востока за счет сохранения и расширения программы финансирования имеющихся и создания новых медицинских центров, предоставляющих такие услуги. Проводимое в настоящее время сворачивание государственных расходов на образование и здравоохранение особенно неприемлемо для Сибири и Дальнего Востока.

Чтобы преодолеть отставание сибиряков по уровню доходов, следует провести анализ и пересмотреть в соответствии с новыми социально-экономическими условиями существующую систему районных коэффициентов[1], которые компенсировали бы повышенные расходы населения в связи с суровым климатом и транспортными издержками – это позволит повысить привлекательность сибирских и дальневосточных регионов.

Частичное возмещение транспортных расходов для жителей удаленных, труднодоступных населенных пунктов за счет федерального и региональных бюджетов будет способствовать росту экономической мобильности населения сибирских и дальневосточных регионов, что особенно важно для экономически не развивающихся поселений и территорий.

Демографическая и миграционная политики также должны быть нацелены на рост и повышение качества человеческого капитала. Среди первоочередных мер – поддержка рождаемости и семьи.

Для решения геополитических и экономических задач освоения Сибири и Дальнего Востока следует создать условия для миграционного притока населения, поскольку возможности повы-

[1] Данная система районных коэффициентов была разработана во времена Советского Союза и не соответствует ситуации сложившейся рыночной экономики.

шения производительности труда и использования «малолюдных» технологий [6] ограничены большой рассредоточенностью производственных и инфраструктурных проектов на территории Сибири и Дальнего Востока.

При этом необходимы новые форматы привлечения, фильтрации и адаптации мигрантов, которые не будут приводить к «импорту» бедности, преступности, социальной, межэтнической и межконфессиональной напряженности.

Очень важна поддержка развития в Сибири и на Дальнем Востоке крупных городских агломераций как среды, в максимальной степени обеспечивающей капитализацию образования и квалификации человека (агломерационное развитие было прервано экономическим кризисом 2009–2010 гг.). Эта среда включает возможности для предпринимательской активности, развитый рынок труда, коммуникативное и культурное пространство города [10, 11].

Потенциал высоких технологий

Отдельная задача – сохранение и увеличение интеллектуального потенциала сибирских и дальневосточных регионов, создание малых и средних предприятий инновационного и высокотехнологичного бизнеса. Для развития научных городков (университетских городков, академгородков и др.) на базе университетских и научных комплексов Сибири и Дальнего Востока, включая выделение их в особые муниципальные образования, требуется ввести налоговые льготы для инновационных и высокотехнологичных предприятий; расширить экономические и академические свободы университетов и научных центров, их права и полномочия в использовании имущества и земли, создании коммерческих предприятий и др. Это существенно расширит возможности для трудоустройства выпускников вузов и молодежи. Этим же целям будет способствовать создание специальных парков компьютерных технологий с привлекательными условиями для открытия малых и средних фирм – разработчиков программных продуктов, компьютерных игр, мобильных технологий, проектировщиков чипов и др.

Нужна государственная программа привлечения молодежи на территорию Сибири и Дальнего Востока из российских регионов и стран ближнего зарубежья, предусматривающая заключение международных соглашений о финансировании обучения

студентов в ведущих университетах Сибири и Дальнего Востока – создание «Образовательного миграционного моста», увеличение числа бюджетных мест в сибирских и дальневосточных университетах, развитие университетских кампусов, где созданы возможности для проживания, занятий спортом и т.д. Результатом программы будет превращение университетских центров Сибири и Дальнего Востока в каналы для миграции активной и талантливой, ориентированной на квалифицированный труд молодежи.

Следует разработать государственную программу развития существующих на территории Сибири и Дальнего Востока закрытых муниципальных образований (ЗАТО), в которых сохранились и действуют высокотехнологичные предприятия оборонного сектора; расширить их возможности по привлечению внешних инвестиций.

Создание региональных агентств по развитию человеческого капитала поможет обеспечить кадрами инвестиционные проекты на территории Сибири и Дальнего Востока и стать операторами, устанавливающими связи между инвесторами и системой профессионального образования регионов.

Литература

1. Human Development Report 2013. The Rise of the South: Human Progress in a Diverse World. – NY. 2013. – P. 144.
2. *Ефимов В.С., Ефимов А.В.* Макрорегион Сибирь в постсоветской России: анализ социально-экономических показателей // Макрорегион Сибирь: проблемы и перспективы развития / А.В. Усс, В.Л. Иноземцев, Е.А. Ваганов [и др.]. – Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2013. – С. 248–291.
3. Федеральная служба государственной статистики. Центральная база статистических данных. URL: http://www.gks.ru/dbscripts/cbsd/DBInet.cgi (дата обращения: 18.12.2014).
4. *Ефимов В.С., Ефимов А.В.* Сибирский федеральный округ: анализ социально-экономических процессов в 1990-2011 гг. // Вестник НГУЭУ. – 2013. – №3. – С. 10–25.
5. Федеральная служба государственной статистики РФ. – URL: http://www.gks.ru (дата обращения: 18.12.2014).
6. Человеческий капитал Красноярского края: Форсайт-исследование – 2030. Аналитический доклад / под ред. В.С. Ефимова. – Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2010. – 126 с.
7. Доклад о росте. Стратегии устойчивого роста и инклюзивного развития / под ред. В.Т. Рысина. – М.: Весь мир, 2009. – С. 19–20. Упомянутые 13 стран: Ботсвана, Бразилия, Гонконг, Индонезия, Китай, Малайзия, Мальта, Оман, Республика Корея, Сингапур, Таиланд, Тайвань, Япония.

8. *Верховская О.Р., Дорохина М.В.* Глобальный мониторинг предпринимательства. Россия 2012. Национальный отчет. – СПб.: Высш. шк. менеджмента СПб. гос. ун-та, 2013. – 56 с.
9. *Бодренкова Г.П.* Системное развитие добровольчества в России: от теории к практике. – М.: АНО «СПО СОТИС», 2013. – 320 с.
10. *Ефимов В.С., Дадашева В.А., Ефимов А.В.* Красноярк – 2030: образы будущего. Концепция и результаты форсайт-проекта / «55 И ВЫШЕ» Международный этно-антропологический конгресс. Сб. эксперт. мат. Проект «Снежный сезон» 15-16 янв. 2014. – Новосибирск, МВК «Новосибирск Экспоцентр», 2014. – С. 181–197.
11. *Ефимов В.С., Ефимов А.В.* К вопросу о формировании Красноярской агломерации / Вестник НГУЭУ. – 2009. – № 1. – С. 126–147 // Новосибирск: Новосибирский государственный университет экономики и управления.

ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ ВОЗРАСТНЫХ ГРУПП ЗАНЯТЫХ В ЮЖНЫХ РЕГИОНАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ[1]

М.Ю. ХАВИНСОН, *кандидат экономических наук, Институт комплексного анализа региональных проблем Дальневосточного отделения РАН, Биробиджан*
М.П. КУЛАКОВ, *Институт комплексного анализа региональных проблем Дальневосточного отделения РАН, Биробиджан*

Анализ и прогноз динамики численности занятого населения – важная научно-практическая задача, особенно актуальная для Дальневосточного федерального округа, поскольку дефицит работников на Дальнем Востоке существенно усложняет и ограничивает возможности социально-экономического развития региона [1–4].

В исследованиях занятости довольно подробно изучены дисбаланс спроса и предложения рабочей силы, роль трудовой миграции в динамики занятости, связи демографических факторов и состояния рынка труда и др. При этом зачастую вне поля зрения остаются колебательные или кажущиеся случайными изменения численности занятых на среднесрочных временных интервалах, которые помогают понять природу колебательной динамики во временных рядах численности занятого населения.

Такие явления нередко возникают в природных системах, например, в биологических популяциях [5, 6]. В математической биологии показано, что колебательные процессы в живых системах обусловлены нелинейным взаимодействием групп [5]. Применяя подобный подход для описания социально-экономических систем [7, 8], исследователи сформировали целые научные направления – социодинамику и эконофизику. На основе идей динамической эконофизики удалось модельно описать колебания численности занятых в разрезе возрастных групп для Еврейской

[1] №2 2017. Публикация подготовлена в рамках поддержанного РГНФ научного проекта № 15-32-01275.

автономной области [9, 10]. Продолжает эти исследования модельный анализ численности занятого населения для регионов юга Дальневосточного федерального округа (ДФО).

Анализ динамики численности занятых

Был проведен анализ и прогноз динамики численности структуры занятого населения ДФО разных возрастных групп (16–29 лет, 30–49 лет, 50 лет и старше) с использованием соответствующей математической модели [9]. Обозначенные группы соответствуют трем категориям занятых: работникам с малым опытом работы; со значительным опытом и занятым предпенсионного и пенсионного возраста.

Анализ численности занятых проводился на основе значений параметров модели, оцененных по соответствующим статистическим данным Федеральной службы государственной статистики [11].

В результате были получены оценки параметров модели Дальневосточного федерального округа, его южных регионов (Приморский и Хабаровский края, Амурская и Еврейская автономные области), а также для Магаданской области, в которой среди регионов ДФО наблюдается наибольшая доля занятых 50 лет и старше в общем их числе (в 2014 г. в целом по ДФО – 26,6%, в Магаданской области – 31,7%). Каждой из полученных оценок соответствует определенный тип динамики: устойчивый фокус (затухающие колебания численности) либо предельный цикл (устойчивые периодические колебания).

Разреженное социально-экономическое и демографическое пространство Дальнего Востока обусловило разнообразие трудовой и неформальной самоорганизации населения [12], в которой одну из ключевых ролей играет распространение информации непосредственно от человека к человеку. При этом на юге Дальнего Востока соседствуют регионы – полюсы роста (Приморский и Хабаровский края) и менее развитые – Амурская и Еврейская автономная области [13]. Межрегиональные сравнения являются, на наш взгляд, полезными не только с точки зрения верификации модели на разных территориальных объектах, но и в содержательном плане, поскольку позволяют сопоставить модельные эффекты и их отражение в реальных социально-экономических системах.

Рассмотрим ключевые моменты, касающиеся интерпретации результатов моделирования. В целом для Дальневосточного федерального округа в среднесрочной перспективе (5–7 лет) характерны снижение численности занятых до уровня 2002–2003 гг. и изменение их возрастной структуры. При этом, если к 2020 г. число работников в ДФО сократится всего лишь на 1,6%, то для занятого населения моложе 29 лет и 30–49 это сокращение составит уже 11,5% и 6,7% соответственно, за счет увеличения численности занятых старше 50 лет на 16,8%. Изменение возрастной структуры обусловлено демографическими факторами: скорость миграционного пополнения численности занятых в возрасте 50 лет и старше в 7,1 раза больше соответствующего показателя для занятых до 29 лет; в когорте 30–49 лет почти нет миграционного прироста.

Старение занятого населения в ДФО связано, вероятно, не только с демографическими тенденциями, но и с недостаточной поддержкой работающей молодежи до 29 лет, результатом чего является «вымывание» молодых кадров. Модельные расчеты показывают снижение численности трудящихся допенсионного возраста в ДФО в течение последующих десяти лет.

Приморский и Хабаровский края лидируют в ДФО по численности населения: в 2014 г. она составила 1,933 млн чел. и 1,338 млн чел. соответственно – суммарно это 52,7% от численности населения Дальнего Востока (6,211 млн чел.). Почти такую же долю – 52% – в составе занятого населения ДФО (3,268 млн чел.) составила численность занятых в этих двух регионах: 0,974 млн чел и 0,724 млн чел. соответственно.

Следует отметить, что для описания численности занятых Приморского края получены два равнозначных набора оценок параметров, характеризующих сценарии изменения численности занятых в среднесрочной перспективе. По значениям параметров сценарии отличаются несущественно, однако описывают принципиально разный характер динамики: для первого – это затухающие колебания (устойчивый фокус), для второго – периодические (колебания вокруг одного из состояний равновесия системы). По полученным оценкам к периодическим колебаниям может привести в первую очередь уменьшение положительного миграционного сальдо занятых в возрасте 30–49 лет. Для Приморского края удалось выявить интересный эффект: «перемешивание» сценариев динамики, что характерно для систем, находя-

щихся в окрестности точки бифуркации (численность занятых будет переключаться с одного динамического режима на другой в зависимости от изменения параметров). Сценарии отличаются интенсивностью миграционного притока занятых 30–49 лет: при его уменьшении будут наблюдаться структурные изменения, приводящие к длинным циклам занятости.

Для Хабаровского и Приморского краев характерны относительно небольшой подъем численности занятых к 2020 г., а также (в отличие от тенденций в целом по ДФО) значительное пополнение численности занятых в возрасте 30–49 лет, за счет миграции.

Амурская, Еврейская автономная и Магаданская области являются менее развитыми. В 2014 г. численность населения Амурской области составила 13% от уровня ДФО, суммарная численность населения Еврейской автономной и Магаданской областей – 5,1%. Такие же пропорции сохраняются и для численности занятых: занятые Амурской области составляют 13% от общего числа занятых в ДФО, Еврейской автономной и Магаданской областей – 5%. Для Амурской области и Еврейской АО прогнозная динамика численности занятых имеет характер затухающих колебаний, относительно близких к значениям соответствующих показателей за 2014 г. В Магаданской области общее снижение численности занятых прекратится, но лишь за счет роста численности работников в возрасте 50 лет и старше и значительного сокращения занятых 30–49 лет.

Для рассматриваемых областей характерно меньшее, чем по ДФО, миграционное сальдо занятых в возрасте 16–29 лет и 50 лет и старше, большее – для занятых 30–49 лет. В отличие от тенденций в ДФО, в Хабаровском и Приморских краях наблюдается отток занятых в возрастеь16–29 лет в категорию экономически неактивного населения. При этом для всех рассматриваемых областей выявлен постоянный приток в группу занятых 30–49 лет, что, скорее всего, связано с исчерпанием трудовых ресурсов вследствие постоянного снижения численности населения. Отметим общую тенденцию для всех исследуемых регионов ДФО – положительный миграционный прирост количества занятых в возрасте 50 лет и старше.

При проведении исследования были определены области устойчивости параметров, т.е. возможных изменений социально-экономической системы занятости, при которых численность

занятых будет стремиться к постоянному значению (равновесному состоянию). Выход же из этой области не всегда сигнализирует о негативных тенденциях в регионе (например, быстром падении численности занятых), а может указывать лишь на возможность структурных изменений и кардинальных перемен в их структуре. Такие изменения могут быть следствием, например, мероприятий, планируемых в рамках стратегии развития Дальнего Востока.

Выход из состояния равновесия системы занятости на Дальнем Востоке может произойти при замещении занятых в возрасте 30–49 лет людьми старше 50 и до 29 лет. Первое может быть связано со старением населения Дальнего Востока и стремлением сохранить специалистов высокой квалификации с большим стажем работы, второе – с замещением более молодой рабочей силой. Другим ключевым моментом развития занятости ДФО является миграционный приток занятых в возрасте 30–49 лет.

Интересно, что для большинства параметров отмечены относительно узкие области устойчивости для одного из самых развитых регионов Дальнего Востока – Хабаровского края, перспективы которого связаны с переходом населения из категории экономически неактивного в занятые.

Высокоразвитые регионы, благодаря относительно высокому кадровому, финансовому, ресурсному и общему экономическому потенциалу имеют больше шансов быстрого перехода на новый уровень развития. Для них отдаление от состояния равновесия может стать стимулом к плодотворным изменениям, в то время как для депрессивных и отсталых регионов это может привести к ухудшению социально-экономической ситуации. Поэтому всесторонняя поддержка занятой молодежи до 29 лет в ущерб другим возрастным группам занятых, возможно, неблагоприятно скажется на общем развитии этих регионов.

Для Амурской области при удалении от интервалов устойчивости наблюдается периодическая динамика. В данном случае модель не дает ответа, является ли удаление от состояния равновесия новой веткой в развитии региона либо подрывает его устойчивое существование. Учитывая, что в области активно развивается сельское хозяйство, можно полагать, что изменения параметров системы, вызывающие периодические колебания, приведут к новым возможностям роста экономики области.

В настоящее время в ряде дальневосточных субъектов организуются территории опережающего развития. Есть надежда, что они могут стать одним из драйверов развития Дальнего Востока, однако выводы об их влиянии на существующие тенденции занятости, преждевременны.

* *
*

Концепция использованной нами модели, основанной на экнофизической идеологии передачи информации Д.С. Чернавского [14], подразумевает наличие явно выраженных сетевых взаимодействий населения. Учитывая возрастающую роль социальных сетей (и реальных, и виртуальных), можно утверждать, что объективные социально-экономические факторы – например, высокий уровень жизни, экономическая стабильность – будут создавать информационную «волну» в социальных сетях и влиять на миграционную активность и уровень занятости. Кроме того, очень важна социальная самоорганизация населения, позволяющая эволюционно переводить социально-экономическую систему региона в устойчивое состояние или амортизировать кризисные явления. Пример такой самоорганизации – трудоустройство посредством личных связей, бартерный обмен и поиск рынка сбыта собственной сельскохозяйственной продукции в 1990-е годы в Еврейской автономной области [15; 16]. Описание механизмов и прогнозирование самоорганизации населения – отдельная научная задача, для которой модели, основанные на учете прошлых тенденций, оказываются некорректными.

Литература

1. *Заусаев В.К., Бурдакова Г.И., Кручак Н.А.* Сценарии развития и конкурентоспособность экономики российского Дальнего Востока // ЭКО. – 2016. – № 1 (499). – С. 26–35.
2. *Мординова М.А., Федорова Н.А., Николаева И.В.* Прогнозирование баланса трудовых ресурсов региона в процессе стратегического планирования на примере Республики Саха (Якутия) // ЭКО. – 2013. – № 9 (471). – С. 122–132.
3. *Мищук С.Н.* Особенности развития производительных сил Еврейской автономной области: миграционный аспект // Региональные проблемы. – 2013. – Т. 16. – № 1. – С. 98–102.
4. *Мищук С.Н.* Ретроспективный анализ миграционных процессов в Еврейской автономной области // Региональные проблемы. – 2015. – Т. 18. – № 3. – С. 74–81.
5. *Ризниченко Г.Ю., Рубин А.Б.* Биофизическая динамика продукционных процессов. – Москва-Ижевск: Институт компьютерных исследований, 2004. – 464 с.

6. *Кулаков М.П., Неверова Г.П., Фрисман Е.Я.* Мультистабильность в моделях динамики миграционно-связанных популяций с возрастной структурой // Нелинейная динамика. – 2014. – Т. 10. – № 4. – С. 407–425.
7. *Weidlich W.* Sociodynamics: a Systematic Approach to Mathematical Modelling in the Social Sciences. – CRC Press, 2000. – 392 p.
8. *Андреев В.В., Семёнов М.И.* Математическое моделирование динамики социально-экономической системы России: определение наилучшего пути развития // Нелинейный мир. – 2013. – Т. 11. – № 1. – С. 058–072.
9. *Хавинсон М.Ю., Кулаков М.П.* Математическое моделирование динамики численности разновозрастных групп занятых в экономике региона // Компьютерные исследования и моделирование. – 2014. – Т.6. – № 3. – С. 441–454.
10. *Курилова Е.В., Кулаков М.П., Хавинсон М.Ю., Фрисман Е.Я.* Моделирование динамики добычи минеральных ресурсов в регионе: эконофизический подход // Информатика и системы управления. – 2012. – № 34. – С. 3–13.
11. Регионы России. Социально-экономические показатели / Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. – URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (дата обращения: 30.03.2016).
12. *Сидоркина З.И.* Территориальная организация и социальная самоорганизация населения в слабозаселенном регионе. – Владивосток: Дальнаука, 2014. – 240 с.
13. *Лапаев С.П.* Типологизация регионов России: инновационный подход // Вестник ОГУ. – 2014. – №8 (169). – С.100–105.
14. *Чернавский Д.С.* Синергетика и информация: Динамическая теория информации. – М: URSS, 2016. – 304 с.
15. *Соловченков С.А.* Адаптивные механизмы, задействованные в начальный период экономических преобразований на селе // Аграрная наука. – 2014. – № 1. – С. 8–9.
16. *Соловченков С.А.* Трансформация структуры занятости сельского населения Приамурья в современных российских условиях // Журнал социологии и социальной антропологии. – 2013. – Т. XVI. – № 4 (69). – С. 184–188.

КАЧЕСТВО ЖИЗНИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ: ВЕКТОР ДВИЖЕНИЯ[1]

В.К. ЗАУСАЕВ, *доктор экономических наук, директор,*
Н.А. КРУЧАК, *заместитель директора по науке, ФАУ «ДальНИИ рынка», Хабаровск*

Генеральной целью Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 г. является закрепление населения за счет формирования развитой экономики и комфортной среды проживания [1]. Повышение качества жизни становится важнейшим условием улучшения демографических процессов и перевода макрорегиона на траекторию устойчивого развития.

В Стратегии национальной безопасности России под повышением качества жизни понимается развитие человеческого потенциала, удовлетворение материальных, социальных и духовных потребностей, снижение уровня социального и имущественного неравенства населения, прежде всего, за счет роста его доходов [2].

Для Дальнего Востока (макрорегион Дальневосточный федеральный округ), обладающего огромной территорией при негативных миграционных тенденциях, расположенного по соседству с густонаселенными странами Северо-Восточной Азии, повышение качества жизни приобретает особую актуальность. Необходима его оценка по важнейшим составляющим, сравнение ситуации как в субъектах ДФО, так и за его пределами. Знание основных «болевых точек» позволяет концентрировать на них необходимые ресурсы.

Статистические оценки

В настоящее время существует множество методик интегральной оценки качества жизни субъектов Российской Федерации [3–5], которые преимущественно базируются на системе статистических показателей. Проведенные расчеты показывают общую закономерность для Дальнего Востока: северные субъекты с сырьевой специализацией значительно опережают южные

[1] №7 2016.

регионы. Объясняется это включением в оценку общеэкономических показателей, которые положительно влияют на усредненные характеристики качества жизни. Но, как показали наши исследования [6], высокоэффективные мегапроекты, дающие импульс экономическому развитию территории, не обеспечивают адекватного улучшения социальных условий жизнедеятельности. Зачастую демографические процессы только ухудшаются.

В нашем исследовании использованы социально-экономические показатели Росстата, сведенные в семь групп: «здравоохранение», «образование и наука», «жилье и жилищно-коммунальное хозяйство», «демография», «дорожное хозяйство», «благосостояние», «безопасность». На первом этапе проведена интегральная оценка качества жизни населения по федеральным округам. Здесь и далее использован ПАТТЕРН-анализ 35 статистических показателей. В целях сопоставимости они соотносились с численностью населения. Стоимостные показатели выравнивались посредством перерасчета с использованием стоимости фиксированного набора товаров и услуг. По каждому округу рассчитывались частные индексы. Лучший показатель в году принимался за единицу (остальные – как часть от него). Интегральный показатель в целом по каждому округу получен путем суммирования частных индексов в соответствующем году. Максимальное значение могло составить 35 ед., то есть равняться количеству показателей.

Расчеты показали, что Дальневосточный федеральный округ по интегральной оценке в 2012–2014 гг. находился на последнем месте в РФ. По двум группам показателей из семи – «демография» и «дорожное хозяйство» – замыкающая позиция, трем – «образование и наука», «жилье и ЖКХ», «благосостояние» – 7-е место. Положительной динамики не наблюдается. Лучше положение по группам «здравоохранение» и «безопасность» – 4-е место, однако динамика отрицательная.

В разрезе отдельных индикаторов наиболее негативная картина в группе «здравоохранение» складывается по ожидаемой продолжительности жизни, младенческой смертности. В «образовании и науке» – по численности детей, занимающихся дополнительным образованием, и по количеству выпускников школ, не получивших аттестат об образовании. В группе «жилье и ЖКХ» – по объемам ветхого и аварийного жилого фонда, дороговизне услуг ЖКХ и вводу жилья. В сфере «демографии» у ДФО худшие

показатели миграционных процессов и количества прерываний беременности. «Дорожное хозяйство» тянут вниз количество совершенных ДТП и показатель плотности железных путей. На «благосостоянии» отрицательно сказываются покупательная способность пенсии и доля населения с доходами ниже величины прожиточного минимума. По группе показателей «безопасность» жизнедеятельности отрицательное воздействие оказывают уровень преступности и количество совершаемых самоубийств.

Более детальный анализ по той же методике по субъектам, входящим в ДФО, показал, что лидирующие позиции в 2012–2014 гг. занимали Хабаровский и Приморский края, а также Сахалинская область, замыкающие – Чукотский автономный округ и Еврейская автономная область (табл. 1).

Таблица 1

Динамика интегральных индексов качества жизни населения субъектов Дальневосточного федерального округа в 2012–2014 гг.

Субъект ДФО	2012	2013	2014
Республика Саха (Якутия)	23,2	22,9	23,0
Камчатский край	23,8	23,0	23,9
Приморский край	24,7	23,2	23,7
Хабаровский край	23,8	24,1	24,4
Амурская область	22,7	22,3	22,6
Магаданская область	23,4	22,7	24,1
Сахалинская область	24,3	23,5	23,6
Еврейская автономная область	21,7	20,9	21,7
Чукотский автономный округ	22,4	22,0	22,5

Социологические опросы в оценках качества жизни

Подобная картина объяснима. Хабаровский и Приморский края – южные субъекты, имеющие диверсифицированную экономику, развитую социальную инфраструктуру, наиболее благоприятные природно-климатические условия. Попадание в число лидеров Сахалинской области обусловлено высокими темпами экономического развития и профицитным бюджетом, позволяющим осуществлять социальные программы. Однако сокращение населения здесь продолжается. В 2015 г. отрицательное сальдо миграции в южных субъектах Дальнего Востока составило 13,5 тыс. чел. против 9,6 тыс. чел. в 2014 г. Наибольшие потери – в Хабаровском

крае (почти 5 тыс. чел.). Естественный прирост не компенсирует миграционную убыль населения. Значит, продолжают действовать факторы, снижающие качество жизни местного населения. И они не всегда улавливаются статистикой. Поэтому, помимо статистического анализа, для определения социального самочувствия жителей нужны социологические оценки, которые базируются на суждениях людей относительно комфортности проживания, удовлетворенности качеством оказываемых социальных услуг и др. Появляется возможность увидеть и учесть эмоциональное состояние человека. Подобный субъективный подход сложнее реализовать, так как необходимы тщательная проработка анкет по соответствующей тематике, проведение опроса респондентов. Но он позволяет скорректировать статистические результаты.

Для примера приведем комплексную статистико-социологическую оценку качества жизни населения г. Хабаровска, полученную в рамках серии исследований «ДальНИИ рынка». Она базируется на систематизации и обработке данных статистического анализа и социологического опроса, позволяющих получить интегрированные результаты. Важно заметить, что по другим крупным городам Дальнего Востока социологические оценки составляющих качества жизни близки к приведенным ниже результатам по г. Хабаровску [7], что говорит об их высокой достоверности.

В статистической оценке на этом этапе использовался ПАТТЕРН-анализ по девяти показателям за 2005, 2011 и 2013 гг., сведенным в пять групп: «уровень доходов населения», «обеспеченность населения жильем», «социальная инфраструктура», «демографическая ситуация», «угрозы человеческой жизни». В качестве нормативных значений приняты данные по г. Краснодару, куда уезжают многие хабаровчане. Заметим, что в эти же годы были проведены опросы, на базе которых рассчитаны социологические оценки. Они также объединены в пять групп. Социологическими опросами в 2005, 2011 и 2013 гг. охвачены жители г. Хабаровска. Выборка составила 450 человек и по половозрастным характеристикам соответствовала генеральной совокупности.

Социологические опросы демонстрируют, что субъективное ощущение материального благосостояния у респондентов растет. Его оценка на среднем уровне и выше была в 2005 г. у 46,1% опрошенных, в 2011 г. – 45,6, 2013 г. – 58,5%. Основные проблемы, требующие первоочередного решения, по мнению респондентов, – это достойная заработная плата и доступность жилья.

Один из ключевых компонентов качества жизни, определяющих эффективность производственных и общественных отношений, формирующий человеческий капитал города, – социальная инфраструктура и важнейшая ее составляющая – здравоохранение. Наибольший интерес представляет обеспеченность населения врачами. Поскольку за 2005–2013 гг. этот показатель незначительно снизился, можно говорить о растущей нагрузке на врачей, работающих в две смены и в нескольких медицинских учреждениях. Такая ситуация негативно сказывается на качестве медицинского обслуживания, что подтверждается социологическими исследованиями. На вопрос: «Удовлетворены ли вы медицинским обслуживанием?», отрицательные ответы («нет» и «скорее нет») распределились следующим образом: 2005 г. – 71,5; 2011 г. – 58,8; 2013 г. – 63,9%.

Во многом качество жизни определяется уровнем образования. Самым динамичным его сегментом является школа, наиболее уязвимая и чувствительная к социально-экономическим процессам. Социологические опросы демонстрируют неудовлетворенность жителей города школьным образованием. Доля положительных оценок составляла в 2005 г. – 24,0%; 2011 г. – 31,6; 2014 г. – 23,0% от числа опрошенных.

Демографическая ситуация в макрорегионе в целом отражает общероссийские тенденции – низкую рождаемость и высокую смертность, соотношение которых недостаточно даже для простого воспроизводства населения. Для оценки был выбран показатель естественного прироста населения. Анализ за период 2005–2013 гг. показал его рост: с –5,0 до 1,5 чел. на 10 тыс. чел., то есть ситуация улучшается, что объясняется стимулирующим действием материнского капитала. Процесс мог бы идти интенсивнее, если бы не проблемы качества жизни.

Миграционную ситуацию в Хабаровске демонстрирует ухудшение показателя прироста населения на 1 тыс. жителей за 2005–2013 гг. Идет активное замещение трудоспособного коренного населения рабочей силой из стран дальнего и ближнего зарубежья. В краткосрочном плане это процесс положительный, так как занимаются непрестижные малооплачиваемые рабочие места в строительстве, благоустройстве и др. Но с позиций геостратегии он негативен: уезжают квалифицированные кадры, приезжают работники с низкой квалификацией.

Социологические оценки подтверждают эти опасения. За 2005–2013 гг. степень укорененности хабаровчан уменьшилась: 2005 г. – 71,8, 2011 г. – 76,8, 2013 г. – 61,6%. Проведенный опрос студентов показал, что среди старшекурсников университетов планируют остаться в Хабаровске 51,1%. Основное направление для переезда – западные регионы страны (75,3%).

В значительной степени качество городской среды определяется экологическим состоянием. Считается, что риски нарушения здоровья граждан на 20–25% связаны с воздействием факторов окружающей среды [8]. При статистическом анализе был рассчитан выброс загрязняющих веществ от стационарных источников в расчете на единицу площади. За 2005–2013 гг. он устойчиво сокращался, демонстрируя улучшение окружающей среды. Однако социологические опросы говорят об обратном. Отрицательный ответ на вопрос: «Считаете ли вы экологическую обстановку удовлетворительной?», дали в 2005 г. 81,8%, в 2011 г. – 80,7, 2013 г. – 81,2% опрошенных. Неблагоприятная экологическая обстановка создавала наибольший дискомфорт жителям краевого центра.

Другой фактор, стоящий на втором месте среди угроз человеческой жизни, – уровень преступности. Для его оценки использовано число зарегистрированных преступлений. За 2005–2013 гг. значение данного показателя в г. Хабаровске снизилось вдвое. Однако местные жители этого не ощущают: 90,4% опрошенных отметили, что криминогенная обстановка не улучшается.

Таблица 2

Динамика статистических и социологических индикаторов качества жизни населения г. Хабаровска в 2005–2013 гг.

Группы показателей	Статистические оценки			Социологические оценки		
	2005	2011	2013	2005	2011	2013
Благосостояние	0,77	0,76	0,85	0,34	0,34	0,44
Обеспеченность жильем	0,8	0,88	0,76	0,41	0,26	0,41
Социальная инфраструктура	1,12	0,83	0,92	0,21	0,3	0,24
Демографическая ситуация	0,82	0,42	0,47	0,63	0,72	0,54
Безопасность	0,4	0,75	1,0	0,14	0,17	0,14
Интегральный показатель	0,78	0,73	0,8	0,35	0,36	0,35

Источник: расчеты «ДальНИИ рынка».

По результатам социологических исследований также определены интегральные оценки. Они вместе со статистическим показателями были приведены в сопоставимый вид и рассчитаны среднеарифметические значения по каждой группе и году (табл. 2). Для расчета статистических показателей данные по г. Хабаровску соотносились с аналогичными значениями по г. Краснодару, которые принимались за единицу. Эталон по социологическим показателям также равен единице.

Исходя из результатов исследования, можно сказать, что благосостояние граждан и по статистическим, и по социологическим оценкам, растет. Но по статистическим индикаторам его уровень выше, нежели по субъективным оценкам восприятия положительных изменений жителями. Так, группа статистических показателей по обеспеченности жильем имеет понижательную динамику. Оценка жителей – неустойчивая и более низкая. Удовлетворенность социальной инфраструктурой со стороны населения также неустойчива, но скорее отмечается тенденция к росту (в отличие от статистических оценок). Демографическая ситуация неблагоприятна как по объективным, так и субъективным оценкам. Тенденции устойчиво отрицательные. Безопасность жизни растет только по данным статистики. Оценки жителей неустойчивые и значительно более низкие.

Вместе с тем предложенные в методике показатели в полной мере не охватывают общую картину комфортности проживания в Хабаровске. Не учтены такие факторы, как природно-климатический, высокие тарифы на услуги ЖКХ, удаленность от исторических и культурных центров страны и др. Существующий дискомфорт жителям компенсируется лишь в незначительной степени.

По итоговому значению интегрального показателя видно, что в субъективном восприятии качество жизни значительно ниже, нежели по статистическим оценкам. Разрыв составляет три раза и более. С учетом того, что в социологических опросах из-за наличия эмоционального и социально-психологического фона оценка современного состояния, как правило, занижена, а претензии на условия жизни завышены, то можно принять поправочный коэффициент по статистическим показателям в сторону снижения от 1,5 до 2,0 раз.

Таким образом, проведенные исследования с использованием комплексной экономико-социологической оценки показали, что качество жизни населения крупнейшего административного цен-

тра макрорегиона растет. Более значительные подвижки фиксируются статистическими показателями, социологические оценки существенно сдержаннее. Анализ по группам индикаторов, характеризующих различные аспекты качества жизни, показал среди статистических характеристик наихудшее положение по социальной инфраструктуре (здравоохранение и образование) и демографии. Фундаментальной проблемой здесь выступает утрата человеческого капитала. Сложился процесс активного замещения трудоспособного коренного населения низкоквалифицированной рабочей силой из стран дальнего и ближнего зарубежья. Подрываются демографические основы краевого центра. В результате формируется кадровая проблема в социальной сфере. Качество работы здесь снижается, и уже сегодня, по оценкам местных жителей, его уровень представляется неудовлетворительным.

Социологические оценки дают более скромные результаты. Динамика неустойчива по четырем рассмотренным группам из пяти. Положительные тенденции только формируются, причем с низкого стартового уровня.

Статистические оценки качества жизни в условиях высокой дифференциации жизненного уровня россиян снижают объективность картины. Социологические опросы при максимальном приближении выборки к генеральной совокупности позволяют получать более реальное представление. Вместе со статистическими оценками они выявляют наиболее острые проблемы, на решение которых и должны быть направлены управляющие воздействия органов власти всех уровней.

Необходимые действия

Отставание ДФО от других федеральных округов и субъектов России оборачивается потерей демографического потенциала. Назрела необходимость в фундаментальных действиях по повышению качества жизни дальневосточников. И на первое место следует поставить институциональные новации.

В настоящее время ведется подготовка специального федерального закона «О развитии Дальнего Востока». На первом этапе закон может иметь рамочный характер, и в нем будут изложены основные направления государственной политики в отношении макрорегиона. Он будет иметь геостратегическое значение, и дальневосточники будут воспринимать его как признание их социально-экономической значимости для России.

Следующий шаг – принятие нормативно-правовых документов, касающихся роста уровня благосостояния в регионе. Движение в этом направлении возможно посредством повышения конкурентоспособности региональной экономики и доходов населения. Комплексным решением этой проблемы стала бы выплата районных коэффициентов и северных надбавок из федерального бюджета. Деньги немалые, в годовом исчислении это более 400 млрд руб. В условиях рецессии подобные затраты для страны будут весьма обременительны. Поэтому на первом этапе можно ставить вопрос о покрытии из федерального бюджеты районных коэффициентов (чуть более 200 млрд руб. в год).

Подобные действия федерального правительства не только повысят доходы дальневосточников, но и снизят затратность реального сектора экономики, повысят его конкурентоспособность. Сократятся теневой оборот и выплаты заработной платы «в конвертах», что обернется ростом производства и эффективности, увеличением поступлений в региональные, местные и федеральный бюджеты, а также социальные фонды.

Следующим резервом повышения качества жизни дальневосточников является стягивание населения в малые и большие селитебные центры [7]. Опыт прошлых лет показал, что по всей территории обеспечить достойные условия проживания невозможно, поскольку для этого потребуются не только значительные финансовые ресурсы, но и кадры. Комфортность жизнедеятельности необходимо создавать в социально-экономических центрах. Проживающие здесь жители в своей трудовой деятельности не будут замыкаться только на экономике своих территорий, а будут участвовать в реализации крупных проектов по всему Дальнему Востоку, работая вахтовыми и экспедиционными методами.

Крупными селитебными центрами на юге макрорегиона являются Хабаровск, Владивосток, Благовещенск, Южно-Сахалинск, Комсомольск-на-Амуре, Советская Гавань, Находка и др. Своей специализацией они функционально должны дополнять друг друга и, имея значительные преимущества в эффективности за счет агломерационного эффекта, обеспечивать сравнительно меньшими финансовыми ресурсами высокое качество жизни населения. В таких центрах, располагающих квалифицированными кадрами, целесообразно вводить особые режимы хозяйствования: создавать территории опережающего социально-экономического развития, свободные порты и др. Но давать

льготы необходимо не только вновь создаваемым, но и действующим предприятиям.

Наконец, особого внимания заслуживает решение на Дальнем Востоке проблемы жилья. Здесь нужны нестандартные решения, в частности, по развитию малоэтажного домостроения. Необходимо формировать движение к своему особому дому. Речь идет не только о доме-жилье, а о крупном социальном процессе, соединяющем энергию общественного и личностного факторов развития. Общественный фактор – это устремление сделать российский Дальний Восток местом, достойным проживания сильного и культурного народа, а личностный – устремление каждого человека создать на этой земле Свой Дом – как колыбель родового (фамильного) гнезда. Проект «Дом дальневосточника» должен заключать в себе меры всесторонней государственной поддержки индивидуального строительства усадебного типа, со значительным расширением земельных участков для использования под жилье и бизнес. Бесплатное выделение 1 га земли может стать первым шагом в этом направлении.

Литература

1. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года [Эл. ресурс]: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.12.2009 №2094-р. URL: http://www.consultant.ru/
2. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации [Эл. ресурс]: Указ Президента РФ от 31.12.2015 №683. URL: http://www.consultant.ru/
3. Методика комплексной оценки качества жизни населения в регионах России [Эл. ресурс] / Совет по изучению производительных сил. URL: http://www.sops.ru/reytingi/methodology-of-evaluation-of-the-quality-of-life.php
4. *Гришина И.В., Полынев А.О., Тимонин С.А.* Качество жизни населения регионов России: методология исследования и результаты комплексной оценки // Современные производительные силы. – 2012. – №1. – С. 81.
5. Доклад о человеческом развитии в Российской Федерации за 2014 год [Эл. ресурс] / под ред. Л.М. Григорьева, С.Н. Бобылева. – М.: Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации, 2014. – С. 40–42. URL: http://ac.gov.ru/files/publication/a/4758.pdf
6. *Заусаев В.К., Халиуллина З.А.* Мегапроекты в социально-экономическом развитии территории и решении геостратегических задач Дальнего Востока // ЭКО. – 2011. – №1. – С. 188.
7. *Заусаев В.К., Михалев В.П., Минервин И.Г., Бурдакова Г.И.* Селитебные центры Дальнего Востока // Социологические исследования. – 2010. – №8. – С. 71–77.
8. *Мешков В.* Проблемы эффективности здравоохранения // Экономист. – 2014. – №14. – С. 61.



РАЗДЕЛ IV. Новый Шелковый путь

ГДЕ ПРОЛЬЕТСЯ ДОЖДЬ?[1]

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

Инициатива Китая «Один пояс и один путь»[2] продолжает занимать умы и мыслителей глобального геополитического склада, и весьма конкретных и практических людей, занятых сотрудничеством с Китаем. Дискуссии вокруг этого документа постепенно входят в прагматичное русло – от ожидания стремительной экспансии Китая в сфере реализации трансконтинентальных инфраструктурных мегапроектов к более пристальному рассмотрению более локальных проектов. Думается, что формат отмеченного документа и связанных с ним шагов и действий лучше всего определяют не такие устоявшиеся понятия, как «стратегия» или «доктрина», а, скорее, «облако» или «парадигма». Отличие – не столько в степени жесткости формулировок (точнее, их предписывающем характере), сколько в рамочном (облачном) представлении видения «внешнего окружения» экономического развития Китая на многие годы вперед.

Это видение напрямую вытекает из реализуемого на протяжении длительной истории Китая подхода к решению как экономических, так и политических проблем. Суть его состоит, с одной стороны, в следовании экспериментальному характеру преобразований в различных сферах общественно-экономической жизни,

---

[1] №7 2016.

[2] Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века // Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции. Издано с санкции Госсовета КНР. Март 2015. – Пекин: Издательство литературы на иностранных языках КНР. URL:// http://silk.owasia.org/2015/06/34/ (дата обращения: 18.06.2016 г.).

а с другой – в активном использовании возможностей внутреннего разнообразия Китая.

На научном уровне особенности данного подхода проанализированы в работе Рональда Коуза и Нин Вана[1]. Авторы констатируют, что «только после смерти Мао Цзэдуна Коммунистическая партия, выбросившая за борт все китайские традиции в стремлении приобщиться к марксизму, вновь обратилась к конфуцианскому прагматизму с его практикой поиска истины в фактах» (С. 20).

Экспериментальный подход к проведению реформ вывел китайских коллег на необходимость осуществления так называемых «дублирующих инвестиций», которые «...привели к недостаточно эффективному использованию основного капитала, они способствовали распространению производственных технологий по всему Китаю и повышению квалификации рабочих» (С. 202). По мнению Р. Коуза и Н. Вана, «повторные и дублирующие инвестиции неизбежны и являются важной частью процесса. Они вызвали ослабление эффекта масштаба из-за недоиспользования капитала, но значительно ускорили и распространили индустриализацию по всей стране... Потери во “внутренней экономии”, говоря словами Альфреда Маршалла, были с лихвой компенсированы “внешней экономией”. В этом кроется секрет необычайно высоких темпов рыночных преобразований в Китае в 1990-х годах и далее» (С. 264).

«Один пояс и один путь» – продолжение экспериментального характера процесса формирования модели экономического развития Китая, с той лишь разницей, что теперь ареной становятся сопредельные страны и континенты. Среди важных особенностей – как прагматичность с акцентом на поиск истины в фактах, так и умение (скорее, на подсознательном уровне), ориентируясь на главные приоритеты, не опускаться на практике до определения форм, рамок и деталей решения экономических задач на низовом уровне.

«Помимо официального курса реформ, осуществлявшихся китайским правительством, существовал и другой, отдельный курс. Он представлял собой сочетание спонтанно возникавших на низовом уровне движений, некоторые из которых были категори-

[1] *Коуз Р., Ва Н.* Как Китай стал капиталистическим / пер. с англ. – М.: Новое издательство, 2016. – 386 с.

чески запрещены китайским правительством. Именно эта вторая, зародившаяся в низах реформа и запустила преобразования в Китае в начале 1980-х годов, вернув китайской экономике динамично развивающийся частный сектор и устойчивые рыночные силы, в то время как преобразования почти не затронули государственный сектор» (С. 202).

Не случайно в одном из важнейших разделов упомянутого документа – «Тенденции региональной открытости Китая» – подчеркивается, что «продвигая создание “Одного пояса и одного пути”, Китаю необходимо в полной мере использовать сравнительные преимущества регионов страны, более активно осуществлять стратегию открытости, укреплять взаимодействие и кооперацию между восточными, центральными и западными регионами страны, всесторонне повышать уровень экономической открытости».

Прагматизм и учет многообразия – два краеугольных камня экономической политики Китая.

Понимание особенностей подхода партнера не только усиливает переговорную позицию другой стороны, но и создает стимулы к выработке собственных стратегий сотрудничества и взаимодействия. «Облачный» характер документа «Один пояс и один путь» открывает значительные возможности для повышения устойчивости социально-экономического развития востока России. Но данный документ не следует оценивать чрезмерно узко – лишь позиции направлений и перспектив развития транспортной инфраструктуры.

В целом реализации благих пожеланий и вполне заслуживающих внимания подходов и проектов на востоке России препятствуют не только недооценка роли транспортной инфраструктуры в решении проблем социально-экономического развития, но и приниженная роль регионов и муниципалитетов востока России в хозяйственной сфере в целом.

Китай тем временем (на основе экспериментирования) поступательно развивает модели и формы сотрудничества, например, привнося в ресурсные проекты свою технологию, оборудование, а порой и трудовые ресурсы. Такой подход часто не устраивает российских партнеров: технологии не всегда современного уровня, а оборудование во многих случаях – это авторизованная реплика образцов известных производителей. Еще одна причина – непроработанность российского законодательства в области недропользования и длительное невнимание к локализа-

ции используемых факторов производства (только сейчас в связи с санкциями начались активные изменения в этой сфере).

Все эти и многие другие отмеченные вопросы лежат на «нашей стороне». Их невозможно и бессмысленно решать на основе указаний с уровня Федерации без учета местных условий и обстоятельств. «Облако» постепенно растет и набирает свою энергию (что проявляется в виде дождя и тех атмосферных процессов, которые с этим связаны). Ответ на вопрос о том, в какой мере, где и как над Россией оно прольется дождем, приносящим надежду на богатый урожай, пока остается открытым.

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА ШЕЛКОВОГО ПУТИ: НОВЫЕ СТИМУЛЫ И МЕХАНИЗМЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ МИНЕРАЛЬНОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ[1]

Н.В ЛОМАКИНА, *доктор экономических наук, Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск*

Объявленная в 2013 г. Китаем идея крупного межстранового проекта сотрудничества «Новый Шелковый путь» (с дальнейшими модификациями) уже сегодня воплощается как в крупных международных решениях (по формированию финансовых источников для этого мегапроекта, например), так и в отдельных межстрановых проектах, хотя до сих пор ведутся исследования и обсуждения по поводу его необходимости, влияния и реальности.

Концепция Экономического пояса Шелкового пути – «это не только и не столько транспортный проект, сколько проект соразвития стран региона» [1. С. 19]. При этом значительная группа стран, интересы которых эта концепция затрагивает, богаты природными ресурсами, включая такие важные, как нефть, газ, редкоземельные, цветные металлы. «Главными объектами первичных инвестиций (со стороны государств и специализированных институтов – Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Фонда развития Шелкового пути, Евразийского банка развития и пр.) станут инфраструктура, строительство и ресурсодобывающая отрасль» [1. С. 21].

Необходимость углубления сотрудничества в геологоразведке и добыче угля, нефти и газа, металлов, минеральных ресурсов и других традиционных полезных ископаемых также обозначена в качестве приоритетов и в совместном документе Национальной комиссии по развитию и реформам Министерства иностранных дел и Министерства коммерции Китая, разъясняющем практические задачи и механизмы мегапроекта «Экономический пояс Шелкового пути» [2].

[1] №7 2016. Публикация подготовлена в рамках поддержанного РГНФ научного проекта №15-32-01035.

Безусловно, влияние реализации проекта «Экономический пояс Шелкового пути» на развитие минерального сектора этого крупного макрорегиона, на масштабы и направления международного сотрудничества в этом секторе экономики может оказаться значительным и при этом разнонаправленным (для различных участников этих процессов). Что точно не вызывает споров, так это позитивное стимулирующее воздействие на «оживление» в минеральном секторе (и не только в странах, расположенных вдоль Шелкового пути) в связи с реализацией транспортной составляющей проекта. Так, для прокладки лишь небольшого «кусочка» Нового Шелкового пути – высокоскоростной магистрали «Москва – Казань» (770 км), потребуется 265 тыс. т металлоконструкций, 2,125 млн $м^3$ сборного железобетона, 348 тыс. $м^3$ мостовых железобетонных конструкций, свыше 1,439 тыс. км кабеля [3]. И это далеко не все сферы для участия минерально-сырьевого комплекса.

Однако, как показывает анализ различных государственных документов Китая, сопряженных с концепцией «Экономического пояса Шелкового пути» и являющихся, по сути, механизмами ее реализации, изменения в минеральном секторе экономики, в масштабах и направлениях сотрудничества в нем могут быть весьма значительными. Рассмотрение некоторых из них стало задачей настоящей статьи.

Структурные изменения потребностей Китая в минеральных ресурсах и возможности минерального сектора Дальнего Востока

Китай входит в число стран с самым низким уровнем обеспеченности собственными природными ресурсами на душу населения, при этом спрос на них в Китае постоянно растет. По оценке Китайской академии наук, «предположительно в период с 2025 г. по 2040 г. спрос на ресурсы будет расти умеренно, а не стремительно, как сегодня, но тем не менее он будет выше по сравнению с нынешним уровнем. Например, потребность в сырьевых продуктах, таких как сталь, алюминий, медь, достигнет к 2025 г., соответственно, 700, 15 и 7 млн т, т.е. вырастет по сравнению с 2008 годом на 40, 45 и 70%» [4. С. 36]. Сегодняшние изменения темпов экономического роста внесут, конечно, коррективы и в темпы роста потребностей Китая в минеральных ресурсах. Но, помимо количественных оценок, при прогнозировании направлений и

масштабов сотрудничества в минеральном секторе экономики нельзя не учитывать ожидаемые качественные изменения структуры потребности в них экономики Китая.

Как показывает анализ некоторых документов, связанных с долгосрочным прогнозом научно-технологического развития Китая [4], в области перспектив использования минерального сырья вырисовывается следующая триединая задача:

– во-первых, снижение зависимости экономики Китая от импорта базовых видов минеральных ресурсов за счет существенных прорывов и достижений в технологиях и оборудовании для геологоразведки и добычи полезных ископаемых на собственной территории;

– во-вторых, цикличность использования минерального сырья, что означает снижение абсолютных объемов использования первичных ресурсов;

– в-третьих, принципиальная замена многих видов полезных ископаемых вследствие перехода к высоким технологиям и качественно иной структуре потребностей в минеральных ресурсах.

Так, в разведке полезных ископаемых, залегающих на большой глубине, к 2020 г. предполагается прорыв в области высокоэффективных и высокоточных методов разведки, обеспечивающих обнаружение аномалий на глубине 2 тыс. м, в Восточном Китае, к 2030 г. – в Западном Китае; к 2050 г. ожидается разработка методов разведки, обеспечивающих обнаружение аномалий на глубине 3–4 тыс. м.

В сфере разработки высокоэффективных и экологически чистых технологий добычи и переработки руд (в том числе сложных и низкосортных), к 2020 г. намечено снизить энергопотребление на единицу продукции на 20% (к 2030 г. – на 30%, к 2050 г. – на 50%); загрязнений – на 30% (к 2030 г. – на 50% и к 2050 г. – на 80%); рост темпа добычи достигнет 50% (к 2030 г. – 70% и к 2050 г. – 80%); уровень утилизации – 45% (к 2030 г. – 60% и к 2050 г. – 80%).

К 2020 г. ожидается уровень замены основных полезных ископаемых и переработки их отходов на уровне 20–40%, к 2030 г. – 30–50%, к 2050 г. – 40–60%.

Предполагается, что к 2020 г. коэффициент зависимости от внешней торговли и сырьевых ресурсов составит менее 10%, уровень использования новых высокоэффективных материалов – 60%, ожидается, что к 2030 г. Китай станет мировым лидером

в производстве базового сырья, достигнет самодостаточности, уровень использования новых высокоэффективных материалов достигнет 90%, а к 2050 г. уровень самодостаточности будет соответствовать уровню потребности страны в высокоэффективных новых материалах [4].

Такие подходы, безусловно, изменят не только масштабы, но и направления сотрудничества Китая с другими странами и регионами в минеральном секторе экономики. Одно из таких изменений – «сдвиг интереса» от базовых видов минерального сырья к высокотехнологичным, обеспечивающим формирование новых отраслей для новых технологических укладов.

Что касается Дальнего Востока России, то этот регион неплохо обеспечен не только многими видами «базовых» полезных ископаемых [5], но и целым рядом тех, которые обеспечивают научно-технологическую революцию. И такие возможности были подтверждены в фундаментальной программе «Тихоокеанская Россия – 2050», реализованной в Дальневосточном отделении РАН в 2009–2011 гг.[1] в рамках подпрограммы «Минеральное сырье: ресурсы и технологии». Кроме прогнозных оценок обеспеченности и развития традиционных для региона видов минеральных ресурсов, была поставлена задача выявить возможности формирования инновационно-технологических цепочек «добыча новых видов минерального сырья – создание новых продуктов – формирование новых отраслей минерально-сырьевого комплекса» в Дальневосточном регионе.

Дальний Восток России обладает высоким ресурсным потенциалом редких, в том числе редкоземельных элементов, который необходимо доизучить и создать благоприятные инвестиционные условия для добычи и переработки их руд. Так, в Магаданской области известен целый ряд объектов с высокими концентрациями редкоземельных и радиоактивных элементов (месторождения Арангас, Брус, Печальное, Белая Ночь). Они вполне могут, по оценкам специалистов СВКНИИ ДВО РАН, стать базой для новой отрасли горнодобывающей промышленности и к 2050 г. могут быть вовлечены в эксплуатацию. Курильская островная дуга и отчасти о. Сахалин, по оценке специалистов ИМГиГ ДВО РАН, по

[1] Результаты Программы фундаментальных исследований Дальневосточного отделения РАН «Тихоокеанская Россия – 2050» представлены в коллективной монографии [6].

содержанию рения в различных породных комплексах не имеют аналогов не только на Дальнем Востоке, но и в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В связи со строительством железной дороги до Эльгинского угольного месторождения становится доступным редкометалльное месторождение Арбарастах в Якутии. Достаточно перспективным выглядит комплексное освоение медно-никелевых (с платиноидами и золотом), апатит-титаномагнетитовых и апатит-рутиловых руд Джугджуро-Станового пояса с редкометалльно-редкоземельными, бериллиевыми и урановыми месторождениями Улканского прогиба (Хабаровский край). По масштабам оруденения эти территории могут занять достойное место в ряду известных мировых эталонов (подобно платиновому поясу Стиллуотер в Канаде или Курской магнитной аномалии на юге России) [7].

Концентрация финансовых и материальных средств на исследовательских, геологоразведочных и проектно-технологических работах по оценке и включению в состав минерально-сырьевой базы потенциальных ресурсов редких и редкоземельных элементов может обеспечить к 2050 г. формирование на Дальнем Востоке новых подотраслей, в том числе и для развития высокотехнологичных производств.

Однако уже сейчас китайские компании проявляют интерес к геологоразведке и освоению минеральных ресурсов на Дальнем Востоке под «другие потребности» («Китай 2.0»). Одним из регионов, где зафиксировано активное участие китайских компаний в геологоразведке, в том числе на ранних стадиях, в последние годы стала Магаданская область. Один из успешных примеров – это долгосрочная программа (2012–2021 гг.) геологического изучения недр в Магаданской области с объемом затрат около 3 млрд руб. В рамках этого проекта предполагается геологическое изучение и освоение месторождений рудного серебра и золота Сенон и Серебряное, месторождения сурьмы и серебра Утро, месторождений коренного золота Юго-Восточной части Бурхалинского рудного поля. Лицензии на проведение работ приобретены горнодобывающими предприятиями, созданными с участием капитала ООО «Горнопромышленная компания "Тонхуа Минбан"» (КНР). В ближайшее время горнопромышленники КНР обещают поставить на баланс и начать переработку запасов месторождения Утро.

Ещё один китайский инвестор - государственная корпорация «Тянь-Хэ» – в начале 2015 г. получил лицензию на месторожде-

ние полиметаллических руд Кунарёвское в Среднеканском районе, содержащее многокомпонентную руду (серебро, медь, свинец, цинк, железо) [8]. Эта же компания приобрела ООО «Геоцветмет», которому принадлежит лицензия на разработку месторождения рудного золота на участке «Древний» Приднепровской площади в Магаданской области. По оценке магаданского филиала ФБУ «Государственная комиссия по запасам полезных ископаемых», запасы золота на данном участке по категории С2 составляют 13,7 т. Руда на Приднепровской площади относится к категории упорных, извлечение золота из которых более трудоемко и требует специальных технологических мощностей [9].

В 2013 г. китайская компания Jilin HOROC Nonferrous Metal Group Co Ltd. приобрела 25% акций компании «НПК Геотехнология», ключевым активом которой является медно-никелевое месторождение Шануч (Камчатский край). Запасы руды на нем составляют около 71 тыс. т никеля, 11 тыс. т меди, 1,9 тыс. т кобальта, 301 кг золота, 254 кг платины, 621 кг палладия. Имеется геологический потенциал для увеличения запасов по руде до 5 млн т. Построенный на месторождении ГОК рассчитан на производство 100 тыс. т никелевого концентрата в год [10]. Совсем недавно правительственная комиссия по иностранным инвестициям одобрила еще одно ходатайство - швейцарской Molumin AG о приобретении остальных 75% камчатского ЗАО «НПК Геотехнология» [11].

Новые механизмы китайской политики «выхода за рубеж» и изменение направлений сотрудничества в минеральном секторе

Наряду со структурными изменениями потребностей китайской экономики в минеральных ресурсах, существенные перемены происходят и в целях политики «выхода за рубеж». Одним из ключевых документов, определяющих новые задачи, является Директива Госсовета КНР от 16 мая 2015 г. «Руководящие положения Госсовета о продвижении сотрудничества с зарубежными странами в области производственных мощностей и производства оборудования» [12]. В документе в качестве приоритетного направления государственной политики Китая в сфере международного сотрудничества обозначено стимулирование стратегии «выхода за границу» в сферах оборудования, технологий, услуг и т.д. Ключевыми направлениями такого сотрудничества названы ряд индустриальных отраслей и прежде всего черная и цветная

металлургия, производство строительных материалов, строительство железных дорог, электроэнергетика, химическая промышленность и другие.

На уровне предприятий и компаний для реализации финансовых и технических преимуществ поставлены задачи, наряду с непрерывным развитием традиционных форм, развивать новые модели сотрудничества, такие, как «строительный подряд (подряд на сооружение объекта) плюс финансирование», «строительный подряд (подряд на сооружение объекта) плюс финансирование и эксплуатация».

Безусловно, этот документ изменяет акценты сотрудничества и в сырьевой сфере, в том числе и в минерально-сырьевом комплексе. Если раньше Китай шел в богатые минеральными ресурсами страны и регионы исключительно за сырьем, то сейчас он привносит в ресурсные проекты свою технологию и оборудование (а по возможности и трудовые ресурсы).

Примеры такого сотрудничества российских и китайских компаний в минеральном секторе Дальнего Востока уже существуют: это и элементы технологического взаимодействия (например, поставка из Китая части оборудования для автоклавных процессов компаниям «Полиметалл» и «Петропавловск»), и прямое участие китайских компаний в освоении минеральных ресурсов в самых различных формах.

Некоторой иллюстрацией изменения во времени отдельных акцентов китайской политики «выхода за рубеж» в ресурсной сфере можно считать проект формирования Приамурского горно-металлургического кластера и, в частности, строительства Кимкано-Сутарского ГОКа в Еврейской автономной области. Генезис развития проекта и фиксация его отдельных этапов достаточно четко показывают, что интересы участия Китая в нем уже вышли за пределы только снабжения своей экономики сырьевыми ресурсами:

- на этапе формирования проекта (конец 1990-х – начало 2000-х годов) компания «Петропавловск» позиционировала его как проект-лидер «второй индустриализации» Дальнего Востока с планами строительства современного металлургического завода, среди потребителей конечной продукции которого могут быть и китайские компании;
- строительство ГОКа началось в 2007 г., были созданы дороги, общежития, вспомогательные сооружения, начата отработка

карьера. Контракт на проектирование и строительство «под ключ» обогатительной фабрики был заключен в конце 2010 г. с китайской компанией China National Electric Engineering Corporation (CNEEC), имеющей необходимый опыт строительства промышленных предприятий такого масштаба [13];

• на этапе строительства Кимкано-Сутарского ГОКа возникла необходимость привлечения «сторонних» инвестиций, и ими стали китайские. К условиям привлечения инвестиций [14] относились участие китайских компаний в собственности (их инвестиции в размере 238 млн долл. были вложены в развитие IRC – железорудной «дочки» «Петропавловска» через подписку на новые акции) и обязательность поставки будущей продукции в Китай (долгосрочный договор поставки на 15 лет продукции Кимкано-Сутарского, Гаринского и иных будущих проектов). В августе 2015 г. компания IRC, единственный производитель железной руды на Дальнем Востоке РФ, запустила первую очередь Кимкано-Сутарского ГОКа. К этому времени доля золотодобывающего альянса Petropavlovsk в IRC составила 35,83% (к началу сделки в 2013 г. – 63,1% [15]), китайской компании General Nice Development Ltd принадлежит 23,2% [16];

• часть оборудования, применяемого в технологическом процессе на Кимкано-Сутарском ГОКе, поставляется из Китая. Так, среди причин, вызвавших задержку срока пуска комбината в 2014 г., была названа невозможность поставки оборудования из Китая в связи с наводнением 2013 г. и затоплением пунктов пропуска;

• на строительстве Кимкано-Сутарского ГОКа в числе занятых (по различным оценкам) примерно половина – китайские рабочие.

Таким образом, пример реализации проекта по освоению железорудных ресурсов на Дальнем Востоке демонстрирует изменение механизмов (в разной степени их использования) участия китайских компаний. По сути, рекомендуемые директивным документом Госсовета КНР новые модели сотрудничества, такие как «строительный подряд (подряд на сооружение объекта) плюс финансирование и эксплуатация», в случае с освоением железорудных месторождений в Еврейской автономной области уже проходят «апробацию».

Если оценивать в целом условия вхождения в минеральный сектор, то идеальными китайцы считают такую схему: «получение ими активов в полную собственность, либо владение не ме-

нее 51%; обеспечение прав на полный (или не менее 50% вывоз сырья для дальнейшей переработки у себя на территории; комплектование российско-китайских предприятий за счет привлечения китайской рабочей силы; использование в процессе добычи китайской горной техники и оборудования» [17].

Упомянутая ранее Директива Госсовета КНР от 16 мая 2015 г. обязательна для всех уровней управления, «указанный документ направлен народным правительствам провинций, автономных районов, городов центрального подчинения, всем министерствам и комитетам Госсовета КНР и непосредственно подчинённым ему организациям» [12]. В соответствии с ним выстраивается сегодня политика международного сотрудничества, в том числе и в горнодобывающем секторе. В частности, в июле 2016 г. планируется проведение первого министерского форума стран Центральной Азии в рамках 6-й китайской международной ярмарки горной промышленности в г. Урумчи, административном центре Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР, Северо-Западный Китай). На ярмарке будут представлены передовое оборудование для добычи и обогащения полезных ископаемых, а также финансовые, технологические и другие услуги для горнодобывающих предприятий. Параллельно с форумом пройдет встреча министров горной промышленности стран Центральной Азии, расположенных вдоль Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века. На ней планируется обсудить направления развития горнодобывающей отрасли в рамках строительства «пояса и пути». Организаторы рассчитывают на существенные сдвиги в сотрудничестве с сопредельными странами в освоении и использовании минеральных ресурсов [18].

Сегодня Китай позиционирует себя как один из лидеров в производстве оборудования для геологоразведки и добычи минеральных ресурсов. В докладе Министерства науки и технологий КНР «Resources and Environment» [19], подготовленном в конце 2015 г., представлены такие технологии, а также образцы оборудования и примеры его применения в геологоразведке и добыче различных видов полезных ископаемых. Как указано в этом документе, многие виды созданного и произведенного в Китае оборудования для металлургии и техники для освоения минеральных ресурсов достигли мирового уровня, их применение может значительно увеличить эффективность освоения и использования полезных ископаемых.

Актуальной задачей становится «проталкивание» созданных в Китае современных технологий и оборудования для геологоразведки и горнодобывающей промышленности за рубеж. В качестве механизмов стимулирования развития сотрудничества в сфере производства оборудования и производственных мощностей, обеспеченных правительственной поддержкой, в Директиве Госсовета КНР от 16.05.2015 г. обозначены в том числе и увеличение «динамики привлечения высококвалифицированных кадров из-за рубежа», создание «платформ для международного обмена кадрами». Вполне можно, на мой взгляд, отнести к примерам реализации такого «тонкого» механизма «нового» типа сотрудничества в минеральной сфере размещение на сайте посольства КНР в РФ приглашения к участию в международном курсе обучения «Региональная геология и технология освоения минеральных ресурсов в Центральной Азии» [20]. Организатором программы является Министерство науки и техники КНР, исполнителем – Исследовательский центр природных ресурсов и экологической среды в Синьцзян-Уйгурском автономном районе КНР, который является «национальной базой для международного научно-исследовательского сотрудничества и реализации трансферта научно-исследовательских достижений». Среди целей обучения – знакомство с «передовым оборудованием, технологиями и инновационными достижениями в области геологоразведки и освоения полезных ископаемых в Китае», продвижение сотрудничества в этой области[1].

* *
*

Проект «Новый Шелковый путь» – это некое целевое «облако», собранное из «пазлов» новых задач и механизмов сотрудничества, в том числе и в ресурсной сфере. Безусловно, Шелковый путь - это в том числе и путь за ресурсами, но:

- за «другими» ресурсами («Китай 2.0»);
- через реализацию других целевых механизмов политики «выхода за рубеж» (например, через создание производственных зон в других странах).

[1] Программа рассчитана на 20 дней, рабочий язык – русский, все финансовые затраты внутри Китая несет принимающая сторона / Приглашение для участия в международном курсе обучения «Региональная геология и технология освоения минеральных ресурсов в Центральной Азии». 21.03.2016 [21].

Таким образом, что касается «веера» используемых механизмов сотрудничества, целей реализации китайской политики «выхода за рубеж» в части горнодобывающего сектора, то они существенно меняются. Ключевыми становятся задачи экспорта китайских технологий и оборудования для геологоразведки и горнодобычи, создания на этой основе производственных мощностей и зон за рубежом. Примеры реализации таких подходов можно наблюдать уже и в минеральном секторе экономики Дальнего Востока России.

Литература

1. К Великому океану–3. Создание Центральной Евразии. Экономический пояс «Шелкового пути» и приоритеты совместного развития евразийских государств. Аналитический доклад международного дискуссионного клуба «Валдай» (краткая версия) (июнь). – М., 2015.
2. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». 23.04.2015. URL: http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/t1257296.htm (дата обращения: 28.03.2016).
3. Строительство ВСМ «Москва - Казань» потребует много металлопродукции. 24.03.2015. URL: http://www.metalinfo.ru/ru/news/77981 (дата обращения: 18.03.2016).
4. Наука и технология в Китае: дорожная карта до 2050 года. Фундаментальный сводный доклад Академии наук Китая / Гл. ред. Юнсян Лу. - Пекин, 2010.
5. *Ломакина Н.В.* Минерально-сырьевой комплекс Дальнего Востока России: потенциал развития. – Хабаровск, 2009. – 242 с.
6. Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия-2050 / под ред. П.А. Минакира, В.И. Сергиенко. – Владивосток: Дальнаука, 2011. – 912 с.
7. *Ханчук А.И., Ломакина Н.В., Иванов В.В.* Научно-технологическое обеспечение долгосрочного развития минерального сектора дальневосточной экономики // Вестник ДВО РАН. – 2012. – № 5. – С. 113–121.
8. В 2015 г. на геологоразведочные работы в Магаданской области выделят более 300 млн руб. 04.08.2015. URL: http://www.49gov.ru/press/smi/?id_4=7794 (дата обращения: 05.04.2016).
9. «Мангазея» продала китайской «Тянь Хэ» Приднепровскую площадь на Колыме. 15.04.2015. URL: http://goldminingunion.ru/news/view/2701/_mangazeya__prodala_kitayskoy__tyan_he__pridneprovskuyu_ploschad_na_kolyime.htm?PHPSESSID=7f90241e04dae2e822e6a31564eb2d39 (дата обращения: 05.04.2016).
10. Правительство РФ разрешило китайской компании добывать никель в ДФО. 14.11.2013. URL: http://www.mineral.ru/News/55075.html (дата обращения: 05.03.2014).

11. Швейцарцы возьмут никель на сдачу. Molumin AG разрешили купить камчатскую «Геотехнологию». 31.03.2016. URL: http://www.kommersant.ru/doc/2950957 (дата обращения: 05.04.2016).
12. Руководящие положения Госсовета о продвижении сотрудничества с зарубежными странами в области производственных мощностей и производства оборудования. URL: http://www.c114.net/news/550/a897916.html 18.05.2015 (дата обращения: 05.04.2016).
13. URL: http://www.petropavlovsk-io.ru/rus/projects/ks/ (дата обращения: 08.04.2016).
14. ГК «Петропавловск» привлекает инвесторов из Китая для развития железорудной IRC. 17.01.2013. URL: http://www.biztass.ru/articles/id/655 (дата обращения: 20.06.2013).
15. IRC перенесла на апрель закрытие сделки с китайскими инвесторами. 30.01.2014. URL: http://1prime.ru/metals/20140130/776687254.html (дата обращения: 28.05.2014).
16. Запущена первая очередь Кимкано-Сутарского ГОКа. 31.08.2015. URL: http://www.metaltorg.ru/n/9A63BA (дата обращения: 05.04.2016).
17. «Эксперт: надеемся, что яму 2014 года на рынке золота сменит бык 2015 года». 09.12.2014. URL: https://www.1prime.ru/experts/20141209/797619443-print.html (дата обращения: 05.04.2016).
18. В Синьцзяне впервые пройдет министерский форум по горной промышленности центральноазиатских стран. 28.01.2016. URL: http://russian.news.cn/2016-01/28/c_135053496.htm (дата обращения: 23.02.2016).
19. «Resources and Environment». Department of International Cooperation Ministry of Science and Technology the People's Republic of China. 25.01.2016 URL: http://ru.china-embassy.org/rus/kjhz/ (дата обращения: 02.04.2016).
20. URL: http://ru.china-embassy.org/rus/kjhz/kjxx/t1349658.htm. 21.03.2016 (дата обращения: 09.04.2016).
21. URL: http://ru.china-embassy.org/rus/ggl/P020160322591012491241.pdf (дата обращения: 09.04.2016).

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ: ВОЗМОЖНОСТИ И УГРОЗЫ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ[1]

А.Б. БАРДАЛЬ, *кандидат экономических наук, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН, Хабаровск*

Основная идея, логика развития и активные масштабы продвижения инициатив «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века», анонсированных КНР в 2013 г., широко представлены в источниках информации различного уровня. Китай настроен налаживать широкомасштабные транспортные, экономические, политические и культурные контакты со странами, условно сопряженными с Новым Шелковым путем[2]. Представляется, что экономические предпосылки КНР в данном процессе заключаются в желании замкнуть часть мировых ресурсов и рынков сбыта на себя, обеспечив тем самым возможности дальнейшего роста экономики страны. Проявление «экономической экспансии» иллюстрируется бурным ростом экспортно-импортных потоков КНР. Так, за 2001–2014 гг. импорт КНР вырос в 8 раз (2,0 трлн долл. в 2014 г.), экспорт – в 8,8 раз (2,3 трлн долл.) [1].

Для обслуживания столь значимых грузопотоков требуются адекватно сопряженная (в части технического взаимодействия различных видов транспорта, взаимодействия транспортных систем отдельных стран и т.д.) транспортная инфраструктура, эффективно построенная логистическая система, а также общий позитивный фон международного сотрудничества. Представляется, что в узком прагматичном приложении содержание «Одного пояса и одного пути»[3] во многом может быть сведено к указанным элементам.

---

[1] №7 2016.

[2] При этом географическая близость носит более чем условный характер, поскольку к сотрудничеству в рамках данной инициативы приглашаются все страны мира.

[3] Это название объединяет проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века».

Определив таким образом интересы КНР как инициатора и «основной силы», продвигающей проект Нового Шелкового пути, попытаемся более подробно рассмотреть роль нашей страны и, особенно, Дальнего Востока в происходящих процессах.

Россия к настоящему времени выразила мнение о возможности сотрудничества и интеграции в дальнейшем ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути[1]. Экспертным сообществом анализируются и предлагаются различные варианты сотрудничества транспортных систем КНР и РФ для получения взаимных экономических (и не только) эффектов [3]. Однако, несмотря на обозначенную официальную позицию и наличие значительного объема информации о различных аспектах китайской инициативы, до настоящего времени участие России не конкретизировано. На этом фоне высказываются неоднозначные мнения экспертов о целесообразности сотрудничества с КНР по отдельным направлениям в рамках данного проекта и возможных негативных экономических эффектах для России [4 – 6]. Одновременно продолжается развитие инфраструктуры транспортных коридоров из КНР в Европу по маршрутам, альтернативным российским вариантам. Условия перевозки, тарифы и качество инфраструктуры маршрутов через страны Центральной и Средней Азии до настоящего времени вызывают вопросы, однако можно констатировать развитие процесса в данном направлении. Это, безусловно, заставляет говорить о значительном уровне конкуренции при перевозках в перспективе.

Рассмотрим потенциальные возможности и угрозы для транспортного комплекса российского Дальнего Востока, которые могут возникнуть в связи с реализацией инициативы КНР «Один пояс и один путь». Дело в том, что создание транспортной инфраструктуры является одним из заявленных приоритетов в рамках проекта «Один пояс и один путь». Кроме того, обозначенные основные маршруты Экономического пояса

[1] 8 мая 2015 г. в Москве подписана «Декларация о начале переговоров о создании зоны свободной торговли между Евразийским экономическим союзом и китайским проектом «Экономический пояс Шелкового пути», а также «Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути» [2].

Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века[1] дополняются региональными инициативами, имеющими непосредственное отношение к Дальнему Востоку России.

Так, в совместном документе Национальной комиссии по развитию и реформам КНР, Министерства иностранных дел и Министерства коммерции КНР «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства "Экономического пояса Шелкового пути" и "Морского Шелкового пути XXI века"», разработанном по поручению Госсовета КНР, помимо описания глобальных задач имеется раздел о региональном сотрудничестве. Он содержит прямое указание о том, что необходимо «совершенствовать железнодорожный доступ и региональную железнодорожную сеть, позволяющую связывать провинцию Хэйлунцзян и Россию, а также сотрудничество в области комбинированной сухопутной и морской транспортировки с провинциями Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин и российского Дальнего Востока» [7. С. 8].

Таким образом, в составе инициативы КНР «Экономический пояс Шелкового пути» можно условно выделить два уровня по масштабу проектов: глобальный и региональный. Российский Дальний Восток получает сопряжение с инициативой «Один пояс и один путь» в рамках регионального уровня, а направления сотрудничества регионов Дальневосточного федерального округа (ДФО) и сопредельных провинций КНР в области транспорта могут рассматриваться как сотрудничество по ее реализации. В этом случае выделение регионального уровня может позиционироваться КНР лишь с точки зрения разрешения локальных задач развития северо-восточных провинций, не относящихся к глобальным целям «Одного пояса и одного пути».

В каком случае транспортному комплексу Дальнего Востока России был бы нанесен ущерб при реализации Экономического пояса Шелкового пути? Представляется, что речь об ущербе может идти лишь при определенных условиях. Во-первых, базовым

[1] Инициатива «Экономический пояс Шелкового пути» предусматривает развитие трех основных маршрутов: первый – из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря); второй – из Китая через Центральную и Западную Азию к Персидскому заливу, Средиземному морю; третий – из Китая в Юго-Восточную и Южную Азию к Индийскому океану. Инициатива «Морской Шелковый путь XXI века» включает маршруты из прибрежных портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и далее до Европы, а также в южную акваторию Тихого океана [7].

является наличие стабильного (и значимого по объему) транзитного потока КНР – Европа с использованием дальневосточной транспортной инфраструктуры (Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, автомобильных дорог, морских портов). Во-вторых, вновь создаваемые в рамках Экономического пояса Шелкового пути маршруты перевозок (через страны Центральной и Средней Азии и т.д.) становятся предпочтительной альтернативной транзиту КНР – Европа с использованием «дальневосточного плеча». В этом случае действительно можно говорить об ущербе, связанном с потерей грузопотока транспортной системой Дальнего Востока.

На сегодня описанные выше условия не выполняются. Перевозки контейнерными поездами по направлению КНР – Европа – КНР осуществляются по Транссибирской магистрали по следующим основным маршрутам:

- Чэнду – Лодзь (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша);
- Чжэнчжоу – Гамбург (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша – Германия);
- Чунцин – Дуйсбург (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша – Германия); 2012
- Ухань – Лодзь (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша);
- Иу – Мадрид (КНР – Казахстан – РФ – Беларусь – Польша – Германия – Франция – Испания).

Во всех указанных маршрутах по России поезд идет от станция Илецк-1 (Оренбургская область) до станции Красное (Московская область), оставляя незадействованной транспортную инфраструктуру Дальнего Востока. За январь–сентябрь 2015 г. таким образом в направлении КНР – Европа было перевезено 17,8 тыс. ДФЭ[1], что на 74,5% превышает объем перевозок 2014 г.[2]

Транспортный комплекс Дальнего Востока выполняет другие задачи, обеспечивая экспортно-импортные перевозки грузов между РФ и КНР, а также транзит грузов КНР в страны АТР[3]. Например, контейнеры из северо-восточных провинций КНР через морские порты Тихоокеанского побережья России (Восточный и др.)

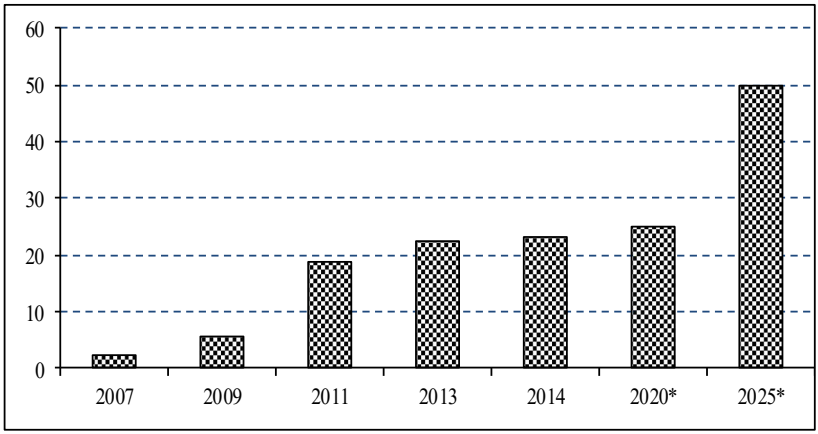
[1] Контейнеры в 20-футовом эквиваленте.

[2] Рассчитано по данным [8].

[3] Отдельным вопросом является трубопроводный транспорт, который не будет затронут в этом материале. Всесторонний анализ данного вопроса содержится в: [9, 10].

направляются в Японию, Республику Корея. Поэтому создаваемые в рамках инициативы «Один пояс и один путь» транспортные коридоры между КНР и Европой через страны Центральной и Средней Азии, по сути, не конкурируют с транспортной системой российского Дальнего Востока, а составляют конкуренцию транспортному комплексу западных районов страны.

Сотрудничество между северо-восточными провинциями КНР и регионами Дальнего Востока постепенно расширяется [11], и развитие трансграничной транспортной инфраструктуры вызвано необходимостью обслуживания растущих экономических взаимодействий (рис. 1).



Источник: [12].

Рис. 1. Динамика товарооборота между провинцией Хейлунцзян и Россией в 2007–2025 гг., млрд долл.

С увеличением экономических взаимодействий между странами развивается и сотрудничество в области транспорта. Проходят апробацию различные его формы, отрабатываются новые маршруты перевозок, создаются недостающие элементы транспортной инфраструктуры. При этом значительного роста масштабов перевозок не происходит, наблюдается неравномерная динамика объемов перевозимых грузов между нашими странами в границах ДФО. В качестве иллюстрации можно рассмотреть перевозки железнодорожным транспортом (табл. 1).

Таблица 1

Динамика перевозок через железнодорожные пограничные пункты пропуска на территории Дальнего Востока в 1990–2015 гг., млн т

Показатель	1990	2005	2008	2011	2014	2015
Гродеково – Суйфэньхэ						
Экспорт	0,6	7,3	8,1	6,0	7,1	7,6
Импорт	0,3	0,6	0,3	0,4	0,3	0,2
Махалино – Хуньчунь						
Экспорт	–	–	–	–	0,6	1,1
Импорт	–	–	–	–	н/з	н/з

Примечание: «–» – перевозки не осуществлялись; «н/з» – незначимая величина (значение менее 0,01).

Источник: данные филиала ОАО «РЖД» – «ДВЖД» [13].

Наибольший объем грузов был перевезен в 2015 г. через пограничный пункт пропуска Гродеково - Суйфэньхэ в Приморском крае. В структуре экспортных грузов значительную долю занимали лесные – 55,6%, руда – 36,9% и удобрения – 2,4%; в импорте преобладали строительные грузы – 46,0%, черные металлы – 5,2%, машины и оборудование – 3,4%, продовольственные товары – 3,3% [14].

Среди положительных событий взаимодействия транспортных комплексов КНР и РФ последнего времени можно назвать возобновление работы железнодорожного перехода Махалино - Хуньчунь в Приморском крае. Он не работал в течение девяти лет и возобновил свою деятельность в 2013 г. По итогам 2015 г. через Махалино было перевезено 1,145 млн т грузов, в том числе 882 тыс. т угля и 249 тыс. т железной руды [15]. В настоящее время данный пункт пропуска является одним из лучших на Дальнем Востоке по техническому оснащению.

Возобновление работы железнодорожного пункта пропуска через государственную границу Махалино сделало возможным увеличение объемов транзитных перевозок из КНР через РФ в страны АТР. Они осуществляются в рамках международного транспортного коридора «Приморье-2»: КНР – РФ – Япония/Республика Корея (г. Хуньчунь – Краскино/Махалино[1] – порты Посьет/Зарубино/Славянка – порты стран АТР) (рис. 2).

[1] Краскино – автомобильный, Махалино – железнодорожный пункты пропуска.



Рис. 2. МТК «Приморье-1» и «Приморье-2»

Транспортный коридор до открытия железнодорожного пункта пропуска функционировал с использованием автомобильного транспорта [16, 17]. Предпринимателями из КНР, Японии, Республики Корея проводилась отработка технологии транспортировки. Так, в 2010 г. японской фирмой была осуществлена тестовая перевозка двух контейнеров по маршруту Хуньчунь – Зарубино – Ниигата. В 2011 г. перевезены 10 контейнеров из г. Хуньчунь в корейский порт Пусан и еще одна **партия контейнеров – в Японию.**

После возобновления работы железнодорожного пункта пропуска Махалино началась отработка процесса перевозки с использованием железной дороги. В 2013 г. первый демонстрационный поезд с 30 вагонами российского угля был отправлен до г. Хуньчунь. В мае 2015 г. состоялось открытие регулярного транзитного контейнерного маршрута из КНР через территорию России в Республику Корея (Хуньчунь – Махалино – порт Зарубино – порт Пусан).

Для развития данного коридора необходимы увеличение перевалочных мощностей российских портов (прежде всего в настоящее время речь идет о Зарубино) и реконструкция участков

железных дорог и автодорожной сети на подъездах к портам. Модернизация порта Зарубино (официальное название Морской порт в бухте Троицы) предполагается в рамках проекта «Большой порт Зарубино», который включает строительство контейнерного, зернового, глиноземного, пассажирского терминалов и терминала для накатных грузов. Помимо увеличения портовых мощностей порту требуется развитие инфраструктуры: автомобильных и железных дорог, водоснабжения, энергообеспечения. Планируется, что порт будет ориентирован на транзит грузов между северо-восточными и южными провинциями КНР (рис. 3) (около 60% грузооборота в перспективе) и на экспорт продукции КНР в страны АТР и Северную Америку (около 30% грузооборота).



Рис. 3. Перевозки между северо-восточными провинциями и портами юга КНР с использованием транспортной системы Дальнего Востока России

Параллельно с МТК «Приморье-2» работает коридор «Приморье-1»: КНР – РФ – Япония/Республика Корея (Харбин – Гродеково – порты Владивосток/Находка/Восточный – порты стран АТР). В 2014 г. прошел первый транзитный контейнерный поезд из КНР (г. Суйфэньхэ) в Гродеково (Приморский край) и далее на

порт Восточный (с доставкой в страны АТР). В 2015 г. с января началась транспортировка контейнеров в порт Восточный, с августа – перевозка контейнеров из северо-восточных провинций Китая через порт Славянка.

Для развития перевозок между КНР и РФ предпринимаются усилия обеих сторон. В частности, российской стороной предоставляются выгодные условия тарифообразования при перевозках по железной дороге определенных категорий грузов в направлении пунктов пропуска через государственную границу в пределах ДФО. Так, в 2014–2015 гг. использовался коэффициент 0,7 к тарифу на одиночные отправки контейнерных грузов при перевозках железнодорожным транспортом в сторону пограничного перехода Гродеково – Суйфэньхэ. Это в определенной степени стимулировало транзитные контейнерные перевозки из северных провинций Китая через порт Восточный [18].

Со стороны КНР и РФ предпринимаются меры по упрощению прохождения таможенных процедур, которые являются одним из наиболее сложных звеньев международной перевозки, отнимая значительное время и усилия при подготовке необходимых документов. С 2014 г. на двух автомобильных пунктах пропуска через государственную границу между КНР и РФ в Приморском крае (Пограничный и Полтавка) на основе взаимной договоренности таможенных служб для отдельных товаров действует проект «Взаимное признание результатов таможенного контроля». В 2015 г. в проект были включены еще три пункта пропуска, планируются дальнейшее их увеличение, а также расширение наименований перевозимых по упрощенной таможенной процедуре товаров [19].

Однако на фоне положительной динамики транспортной инфраструктуры Дальнего Востока имеется ряд совместных с КНР проектов, реализующихся крайне низкими темпами либо вовсе «замороженных» [20]. Имеется в виду в первую очередь строительство мостовых переходов: железнодорожного в Еврейской автономной области (Нижнеленинское – Тунцзян) и автомобильного в Амурской области (Благовещенск – Хэйхэ). Оба этих проекта уже не одно десятилетие «кочуют» по официальным документам различного уровня, формально получив одобрение со стороны как КНР, так и РФ, однако их реализация в полном объеме до настоящего времени не начата. Работы по строительству моста в ЕАО общей протяженностью около 2,2 км проводятся только китайской стороной. В 2015 г. со стороны КНР завершены мосто-

вые конструкции, объект подготовлен к укладке рельсов (протяженность «китайской» части моста 1,9 км, установлено 17 опор). Российская сторона пока проводит лишь подготовительные работы и непосредственно к строительству не приступила (протяженность «российской» части мостового перехода составляет 0,3 км, предполагается установить 4 опоры).

Относительно мостового перехода на территории Амурской области – в 2015 г. в очередной раз было официально подтверждена достигнутая договоренность о его строительстве [21]. Также заключено соглашение о строительстве между Благовещенском и Хэйхэ первой в мире трансграничной канатной дороги через реку Амур [22].

* *
*

Активная политика КНР в части продвижения инициативы создания Экономического пояса Шелкового пути, безусловно, затрагивает интересы Дальнего Востока России, в том числе функционирование транспортного комплекса. Однако, в отличие от западных регионов нашей страны, воздействие на транспорт Дальнего Востока может носить потенциально положительный характер. Негативные последствия реализации Экономического пояса Шелкового пути для западных регионов, в настоящее время участвующих в перевозках по направлению КНР – Европа, проявляются в возрастающей конкуренции со стороны новых альтернативных маршрутов (через страны Центральной Азии и др.). Для транспортного комплекса Дальнего Востока, имеющего перспективу в выполнении транзитных функций при перевозках КНР – АТР, а также между северо-восточными и южными провинциями КНР, как представляется, вопрос подобным образом не стоит. Напротив, под эгидой официально поддерживаемого Госсоветом КНР проекта власти приграничных провинций КНР стараются в настоящее время активизировать трансграничные взаимодействия, в том числе транспортные связи с сопредельными регионами РФ.

Инициатива КНР «Один пояс и один путь» не представляет собой традиционный набор проектов, запланированных к осуществлению в определенные сроки. Это очень гибкая концепция, и существуют возможности изменений в благоприятном для России направлении. Однако произойти это может лишь при условии, что будут предприняты реальные действия по повышению конкурентоспособности транспортных услуг нашей страны.

Литература

1. International Trade Center. URL: http://www.trademap.org/ (дата обращения: 01.03.2016).
2. *Батурин Д., Едовина Т.* По дороге в союз свернули на Шелковый путь // Коммерсант. – 2015. – 12 мая. URL: http://www.kommersant.ru/doc/2724437 (дата обращения: 16.03.2016).
3. *Кибалов Е.Б., Быкадоров С.А.* Транссиб и БАМ: системный взгляд на проблему повышения конкурентоспособности // ЭКО. – 2016. – № 1(499). – С. 5–25.
4. *Пинюгина Е.В.* ЕАЭС и Экономический пояс Шелкового пути: сравнительный анализ евразийских интеграционных проектов // Политическая наука. – 2015. – № 4. – С. 99–115.
5. *Арапова Е.Я.* Морской Шелковый путь XXI века против Северного морского пути: угрозы и dозможности // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2014. – № 4. – С. 84–93.
6. *Станецкий В.* Шелковый путь, который мы потеряли // Южный Китай. – 2015. – 6 авг. URL: http://south-invest.com/node/1778 (дата обращения: 03.04.2016).
7. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Официальный сайт Посольства КНР в РФ. 23.04.2015 г. URL: http://ru.china-embassy.org/rus/jmhz/jmhz1/t1257296.htm (дата обращения: 02.03.2016).
8. Координационный совет по Транссибирским перевозкам. URL: http://icctt.com/gtlp (дата обращения: 10.03.2016).
9. *Демина О.В.* Российские энергоресурсы на рынках стран АТР: развитие экспортной инфраструктуры // Регионалистика. – 2015. – № 4. – Т.2. – С. 21–30.
10. *Демина О.В., Огнев А.Ю.* Развитие энергетического сотрудничества России и Китая: декларации и практика // Энергетика России в XXI веке. Инновационное развитие и управление. Сб. статей по итогам всероссийской научной конференции. – Иркутск: ИСЭМ СО РАН, 2015. – С. 141–147.
11. *Глазырина И.П., Симонов Е.А.* «Экологическая цивилизация» Китая: новые вызовы или новые перспективы для России? // ЭКО. – 2015. – №7. – С. 52–72.
12. *Кравченко Л.А.* Шанхайская организация сотрудничества: Новый Шелковый путь в контексте национальных интересов России // Современные парадигмы научных воззрений. Сб. научных статей по итогам международной научно-практической конференции. – СПб.: Центр системного анализа, 2016. – С. 120–126.
13. *Лаврентьев А.В.* Развитие железнодорожных сообщений между российским Дальним Востоком и КНР (1986-2000 гг.) // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. – 2010. – № 8. – С. 100–108.
14. ДВЖД в 2015 г. отмечает рост грузооборота со странами АТР через сухопутные погранпереходы на 22%. Официальный сайт Полномочного представителя Президента РФ в ДФО. – 2016. – 12 янв. URL: http://www.dfo.gov.ru/req_news_print.php?id=5051 (дата обращения: 24.03.2016).

15. Рост грузооборота со странами АТР через сухопутные погранпереходы // РЖД-Партнер. – 2016. – 12 янв. URL: http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-logistika/rost-gruzooborota-so-stranami-atr-cherez-sukhoputnye-pogranperekhody-vyros-v-2015-godu-na-22/ (дата обращения: 24.03.2016).
16. *Лаврентьев А.В.* Развитие российско-китайских автомобильных сообщений: исторический опыт и современные тенденции // Ойкумена. Регионоведческие исследования. – 2013. – № 4(27). – С. 22–27.
17. *Каменева В.В., Сигитова М.А.* К вопросу о повышении эффективности использования основных фондов автотранспортного предприятия // Вестник Тихоокеанского государственного университета. – 2012. – № 3. – С. 211–218.
18. Транзитные контейнерные перевозки по Транссибу в сообщении с КНР растут опережающими темпами // Gudok.ru. – 2015. – 11 нояб. URL: http://www.gudok.ru/news/freighttrans/?ID=1314529 (дата обращения: 01.04.2016).
19. РФ и Китай договорились о расширении режима упрощенного таможенного контроля // РЖД-Партнер. – 2015. – 13 авг. URL: http://www.rzd-partner.ru/news/tamozhnia/rf-i-kitai-dogovorilis-o-rasshirenii-rezhima-uproshchennogo-tamozhennogo-kontrolia/ (дата обращения: 05.04.2016).
20. *Бардаль А.Б., Заостровских Е.А.* Дальний Восток – 2050: транспортная инфраструктура международного сотрудничества // Проблемы Дальнего Востока. – 2012. – № 5. – С. 3–13.
21. Распоряжение Правительства РФ от 29.08.2015 г. № 1682-р «О подписании Протокола о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о совместном строительстве моста через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск - Хэйхэ от 26 июня 1995 года». Официальный сайт Правительства РФ. URL: http://government.ru/media/files/3hSsXeAcI6j1zrBlN9AJyK5bLkHEWnYv.pdf (дата обращения: 06.04.2016).
22. Распоряжение Правительства РФ от 20 августа 2015 г. № 1623-р «О заключении соглашения между правительствами России и Китая о строительстве и эксплуатации трансграничной канатной дороги через реку Амур». Официальный сайт Правительства РФ. URL: http://government.ru/media/files/mWsAUDJSuXhtt6WxjHRFA2eXy5AdEtnw.pdf (дата обращения: 06.04.2016).

ТРАНССИБ И ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ: ГЛОБАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И РЕГИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ[1]

Л.А. БЕЗРУКОВ, *доктор географических наук, Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, Иркутск*

В сложившейся обстановке резкого охлаждения отношений со странами Европейского союза (ЕС), США и их союзниками, угрожающего национальной безопасности, высшее руководство России провозгласило курс на разворот значительной части международных хозяйственных связей в восточном направлении, прежде всего на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Правда, по мнению председателя Правительства РФ Д.А. Медведева [1], речь следует вести не столько о «переориентации» имеющихся связей, сколько об «активизации» сотрудничества на «восточном направлении». Данный правительственный курс отводит большую роль Сибири и Дальнему Востоку, которые рассматриваются преимущественно как пространственный плацдарм, необходимый для добычи, транзита и экспорта сырьевых ресурсов.

Особые надежды при этом возлагаются на развитие и укрепление сотрудничества с нашим соседом Китаем – мощной и растущей торгово-экономической супердержавой. Вместе с тем отдельные заявленные направления этого сотрудничества вызывают определенные опасения. Настороженность российских экспертов встретил, например, предложенный китайской стороной проект «Экономического пояса Шелкового пути». Многие эксперты усмотрели в проекте указанного «экономического пояса» стремление Китая выдавить Россию из Центральной Азии и взять под «мягкий» контроль значительную часть обширного евразийского пространства. Ставятся острые вопросы о возникновении серьезной конкуренции китайского транспортного мегапроекта российским национальным транзитным транспортным артериям – Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссибу) и Северному морскому пути (Севморпути).

[1] №7 2016. Исследование поддержано проектом РФФИ № 15-56-53037 ГФЕН_а «Экономико-географический анализ развития городских агломераций России и Китая в условиях формирования Нового шелкового пути».

Проблема формирования Великого Шелкового пути всесторонне рассматривается сейчас на различных уровнях. Однако полной ясности с выбором конкретных маршрутов еще нет. В официальной правительственной концепции «Экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века» от 28. 03. 2015 г. [2], опубликованной с санкции Госсовета КНР, о сухопутных маршрутах сказано в самом общем виде. Между тем от их выбора в значительной мере зависят перспективы транзитных перевозок через Россию и даже развитие ее восточных районов.

Система транзитных евразийских транспортных коридоров

Как можно судить по компетентным отечественным и зарубежным источникам [3–7], для международных широтных транзитных перевозок между Европой и Азией, кроме морских путей, основное значение имеют четыре транспортных железнодорожных коридора.

Ведущую роль среди них играет сформировавшийся более 100 лет назад Транссиб, который проходит через территорию России по маршруту от Москвы до Владивостока протяженностью 9300 км. В западном направлении этот коридор выходит к отечественным морским портам, прежде всего балтийским (Санкт-Петербург и др.), а также в страны Западной Европы, вплоть до крупнейших нидерландских портов (Роттердам/Амстердам). В восточном направлении коридор имеет выходы на сеть железных дорог Казахстана, Монголии, Китая и КНДР, заканчиваясь в настоящее время отечественными портами Японского моря (Владивосток, Находка, Восточный и др.), которые стыкуются с Транссибом. В перспективе транзитный потенциал коридора может быть значительно усилен за счет, во-первых, соединения через КНДР с Республикой Корея (Сеул/Пусан) за счет восстановления Транскорейской железной дороги; во-вторых, соединения с Японией (Токио/Иокогама) посредством продолжения железной дороги по Сахалину и Хоккайдо с сооружением туннелей (или мостов) через проливы.

Транссиб – одна из мощнейших сухопутных транспортных артерий мира. Магистраль представляет собой двухпутную электрифицированную железнодорожную линию, оборудованную совершенными средствами информации и связи. Еще одно преимущество Транссиба состоит в том, что до самых западных рубежей

России он проходит по территории одной страны, т.е. без пересечения государственных границ, соответствующего замедления и удорожания перевозок, возникновения политических рисков и т.д. Пропускная способность Транссиба оценивается ежегодным объемом перевозок в 100 млн т грузов, в том числе до 250–300 тыс. контейнеров международного транзита в 20-футовом эквиваленте. В настоящее время пропускные возможности магистрали близятся к исчерпанию, что говорит о необходимости ее коренной модернизации.

Из железнодорожных маршрутов основным конкурентом для Транссиба в транзитных перевозках может стать в ближайшем будущем Северный коридор (ход) Шелкового пути. Восточным началом магистрали является китайский порт Ляньюньган на Желтом море. Магистраль пересекает территорию Китая (Сиань, Ланьчжоу, Урумчи) и Казахстана (Достык, Актогай, Астана), соединяясь в Петропавловске с южным ходом Транссиба, выходя по нему через Курган в Россию и далее в страны Европы. Техническое состояние Северного коридора Шелкового пути пока существенно уступает Транссибу, но общая протяженность трассы «от моря до моря» приблизительно на тысячу километров меньше: расстояние по Транссибу от Владивостока до Роттердама составляет 11,8 тыс. км, а по Шелковому пути от Ляньюньгана до Роттердама – 10,8 тыс. км.

Южный коридор (ход) Шелкового пути, начинаясь также в Ляньюньгане, обеспечивает независимый от Транссиба путь в Европу. Отделяясь от Северного коридора в Казахстане (Актогай), эта магистраль проходит через Казахстан (Алма-Ата), Узбекистан (Ташкент), Туркмению (Серахс), Иран (Тегеран), Турцию (Стамбул), далее через пять–шесть стран Европы к нидерландским портам. Южный ход играет большую роль для стран Центральной Азии и Ирана, но он неудобен для транзитных перевозок между Западной Европой и Восточной Азией как из-за большой протяженности (ориентировочно около 13 тыс. км), так и вследствие очевидных проблем пересечения слишком многих стран с неустойчивыми политическими режимами и различными техническими характеристиками железных дорог.

Коридор «ТРАСЕКА» (Европа – Кавказ – Азия), отделяясь от Южного хода Шелкового пути в Туркмении, идет через Ашхабад, Каспийское море (паром Туркменбаши – Баку), Тбилиси, Черное море (паром Поти – Бургас, Варна, Констанца или Одесса/Ильичевск),

далее через четыре–шесть стран Европы к нидерландским портам. Данный коридор сложен во многих отношениях: нестабильность политических режимов в ряде стран, использование паромных сообщений через Каспийское и Черное моря, пересечение границ 10–12 стран с различной шириной железнодорожного пути и специфическими транспортными и таможенными правилами, наличие горных участков с ограничением скорости движения поездов и т.д. Хотя общая протяженность трассы – 12,1 тыс. км – незначительно превышает аналогичный показатель Транссиба, «ТРАСЕКА» не может составить конкуренцию последнему (как и Северному ходу Шелкового пути) в транзитных перевозках, но, тем не менее, имеет определенное региональное значение для стран Кавказа и Центральной Азии. Коридор «ТРАСЕКА», который продвигают ЕС и США, рассматривая его как важную часть американского геополитического проекта, направлен на разворот стран Центральной Азии и Кавказа в сторону Европы и изоляцию России.

Оценивая рассмотренные транспортные коридоры как каркасные элементы глобальной инфраструктуры Евразии, в самом первом приближении уместно отметить следующее. Во-первых, Южный коридор Шелкового пути и коридор «ТРАСЕКА» объективно не могут выступать полноценными конкурентами Транссибу в транзитных перевозках, как по вышеуказанным причинам, так и вследствие дистанционного несовпадения основных грузоформирующих районов (южные коридоры проходят через Восточную, Центральную и Юго-Западную Азию и Балканы, а Транссиб – намного севернее).

Во-вторых, Северный коридор Шелкового пути, считаясь основным конкурентом Транссиба, идет вовсе не в обход России, а тоже на значительном протяжении (2,7 тыс. км) по ее территории (Урал, Поволжье и Центр). Если в общей длине Транссибирского коридора от Владивостока до Роттердама доля России составляет почти 83%, то Северного коридора – 25%. Получается, что Россия остается не только транзитной страной, получающей прибыль за транзит, но и ключевым партнером Шелкового пути. В еще большей мере – почти половина протяженности Северного коридора (49%) – это относится к Евразийскому экономическому союзу (ЕАЭС) в целом, куда, кроме России, входят еще и пересекаемые этим коридором Казахстан и Беларусь.

В-третьих, угроза потери Транссибом и тем более Севморпутем части транзита выглядит недостаточно обоснованной, по-

скольку он и сейчас невелик. Достигнутый в последние годы объем транзита по Севморпути пока еще в сотни раз меньше соответствующих объемов, проходящих через Суэцкий канал. Массового поступления транзитных грузов на Транссиб можно ожидать лишь после железнодорожного соединения его с Кореей и Японией, что реально, конечно, в более отдаленной перспективе. С учетом общей протяженности Транссибирский коридор будет более конкурентоспособен, чем Северный ход Шелкового пути, для транзитных грузов, выходящих не только из Кореи и Японии, но и из Северо-Восточной части Китая (например, с направлений Тяньцзинь – Пекин – Улан-Батор – Улан-Удэ и Далянь – Харбин – Забайкальск – Чита). Необходимо не противопоставление друг другу Транссиба и Шелкового пути (грузов хватит всем), а разработка оптимальной схемы их взаимодействия в целях максимального снижения транспортных издержек и рационального обслуживания грузопотоков на колоссальном евразийском пространстве. Если Россия в соответствии со своим географическим положением контролирует транспортно-экономические связи северной части Евразии, то Китай – более южной ее части.

При всей важности международных транспортных железнодорожных коридоров ключевую роль в транзите между Восточной Азией и Западной Европой в настоящее время играют морские пути, обеспечивающие до 98–99% соответствующих перевозок грузов. Подавляющая их часть идет по Южному морскому маршруту через Суэцкий канал, меньшая – по глубоководному маршруту вокруг Африки (супертанкеры и суда с дедвейтом, превышающим допустимый в Суэцком канале), совсем незначительная – по маршруту Севморпути. Подчеркнем, что официальная правительственная концепция КНР от 28.03.2015 г. под «морским Шелковым путем XXI века» подразумевает морские маршруты через Суэцкий канал и вокруг Африки [2].

Причина безраздельного доминирования морских перевозок над сухопутными заключается в явном технико-экономическом преимуществе морского транспорта над более затратным сухопутным: по нашим расчетам [8], фрахтовые ставки морского транспорта в десятки раз ниже средних доходных ставок грузового железнодорожного транспорта развитых стран мира. В итоге сухопутный транзит по сравнению с морским из Восточной Азии в Западную Европу остается экономически неконкурентоспособным, т. е. стоимость транспортировки дальним морским

путем объективно существенно ниже более скоростных сухопутных вариантов.

Тем не менее на международные евразийские железнодорожные коридоры может перейти значительная часть транзитных контейнерных грузов, требующих скоростной перевозки. С одной стороны, этот переход будет определяться темпами прогрессивных сдвигов на самом железнодорожном транспорте, прежде всего темпами его сверхмагистрализации благодаря внедрению новых технологий (эстакадное исполнение, поезда на магнитной подушке, аэроэстакадный транспорт и др.). С другой стороны, рост сухопутного транзита связан и с тенденциями усиления трудностей и рисков в морском судоходстве (появление естественных пределов в дальнейшем росте размера судов из-за ограничений на проход каналов и проливов, дестабилизация важнейших маршрутов пиратами, угроза блокирования основных трасс в случае военных конфликтов и т.д.).

Транспортные коридоры в развитии внутриконтинентальных регионов

В отечественных публикациях, рассматривающих вопросы конкурентоспособности Транссиба в сравнении с сухопутными вариантами Шелкового пути, во главу угла ставится обычно транзитная функция этих международных евразийских коридоров, т.е. их возможности по обеспечению широтных транзитных перевозок между Восточной Азией и Западной Европой. Тем не менее следует согласиться с Г.И. Ханиным [9] в том, что доходы от транзитных перевозок существенно не скажутся на экономике России. То же самое можно сказать и об экономике Китая, тогда как для Казахстана эти доходы будут иметь, конечно, более существенное значение [10]. Трансконтинентальные коридоры через Евразию безусловно нужны, но сам акцент на международных транзитных перевозках далеко не всегда представляется первостепенным. Первоочередная же задача – значительное снижение тарифов и стоимости перевозок по железнодорожным магистралям, что необходимо для экономического «приближения» внутриконтинентальных районов России, Китая, Казахстана и других стран к ведущим центрам и ключевым рынкам мира, морским и океаническим портам. Иначе говоря, **рассматриваемый коридор должен не только служить целям организации транзитных перевозок, но и стать, прежде всего, поясом более тесной хо-**

зяйственной консолидации и экономического развития прилегающих глубинных территорий.

Действительно, смежные районы России, Китая, Монголии, Казахстана, стран Центральной Азии связывает не столько сходство этнического состава населения, близость хозяйственной специализации или однотипность исторического пути развития, сколько специфика их экономико-географического положения. Данные районы объединяет в первую очередь такая их общая черта, как внутриконтинентальное положение в глубине евразийского материка на большом удалении от незамерзающих морей и океанов. Согласно нашему транспортно-географическому зонированию [8], в ультраконтинентальную зону (свыше 1000 км от моря) в России входят Сибирь, Урал и частично Поволжье; в Китае – Синьцзян, Ганьсу, Нинся, Цинхай и Тибет, частично Шэньси и Сычуань; территории Казахстана, Монголии и стран Центральной Азии – почти полностью. К северо-западу от Урумчи – административного центра Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая – находится самая удаленная от моря точка суши на Земле (свыше 2,5 тыс. км).

Фактор глубинного внутриконтинентального положения и гигантских сухопутных расстояний, определяющий повышенный уровень транспортных затрат, имеет, как правило, неблагоприятное влияние на экономику, затрудняя ее участие в международном и межрайонном разделении труда. При взаимодействии с мировым рынком внутриконтинентальные производители и экспортеры ввиду необходимости компенсации собственных повышенных транспортных издержек получают намного меньшие доходы по сравнению с приморскими. Однако только в этом случае товары из внутриконтинентальной страны (района) могут конкурировать в ценовом отношении с товарами из приморской страны (района). При импорте же товаров с мирового рынка они обойдутся для внутриконтинентальных потребителей по ценам, существенно превышающим цены приморских потребителей. Таким образом, глубокие различия в степени континентальности определяют принципиально неодинаковые уровни транспортных издержек в континентальных и океанических странах и районах, которые формируют ощутимую разницу в ценах на товары и доходах соответствующих производителей и потребителей [8].

Следствиями этих процессов являются замедление экономического роста и снижение уровня жизни населения ультраконтинен-

тальных зон по сравнению с приморскими, поскольку постоянно действует механизм «перелива» массы прибавочного продукта от континентальных стран к океаническим (в процессе международного разделения труда) и отчасти – от глубинных районов к приморским (в процессе межрайонного разделения труда). Указанный механизм определяет дифференцирующее влияние фактора континентально-океанической дихотомии на международное и региональное развитие, что сопровождается возникновением, воспроизводством и закреплением соответствующих территориальных социально-экономических диспропорций и асимметрий.

О сильном влиянии внутриматерикового положения Сибири на снижение эффективности ее хозяйства, бюджетные доходы и уровень жизни населения уже подробно сказано ранее [8, 11]. Хорошо известны и объяснимы транспортно-экономические проблемы стран Центральной Азии – Таджикистана, Кыргызстана, Узбекистана и др., лишенных выхода к морю и принадлежащих к числу наиболее бедных стран мира [10, 12].

Очень резкие межрегиональные социально-экономические контрасты и диспропорции «континентально-приморского» генезиса характерны и для Китая. До сих пор огромные внутриматериковые пространства западной и средней части страны (Тибет, Синьцзян, Внутренняя Монголия и др.) остаются относительно малонаселенными и слабо освоенными. Если политика форсированного индустриального развития и наращивания экспортного потенциала приморских восточных районов принесла поистине феноменальные позитивные результаты, то для глубинных ультраконтинентальных районов запада КНР по-прежнему характерны отсталое полунатуральное сельское хозяйство, фрагментарность национального рынка, слабость межрегиональных и внешних хозяйственных связей.

Несмотря на активную государственную политику выравнивания территориальной социально-экономической дифференциации, разрыв по уровню душевых доходов между приморскими провинциями и внутриматериковыми провинциями и автономными районами не сокращается. Резкое отставание уровня жизни населения ультраконтинентальных районов от приморских превратилось в острую внутриполитическую проблему Китая, стало веской дополнительной причиной разжигания в автономных районах (особенно в Тибете и Синьцзяне) сепаратизма на этнической почве [13].

Повышенный уровень транспортных издержек и большая транспортоемкость хозяйства удаленных от моря стран и регионов обусловливают значительную часть их общеэкономических трудностей. Для сокращения удорожающего бремени дорогостоящих сухопутных перевозок требуется в первую очередь ориентация ультраконтинентальных стран и регионов на обмен продукцией главным образом со своими соседями, т.е. на ближние внутрирайонные и межрайонные экономические связи при определенном ограничении менее эффективных дальних, обеспечение в общих чертах самодостаточного развития и формирование емкого внутреннего рынка, прочное закрепление территориального разделения труда, организация хозяйства на районной основе и принципах экономического районирования, поддержание относительно низкого уровня транспортных тарифов и магистрализация транспорта, образование линейно-территориальных систем производительных сил вдоль важнейших транспортных магистралей и сближение ведущих центров между собой и т.д. [8].

Исходя из названных адаптивных к ультраконтинентальному положению способов и приемов организации хозяйственной деятельности, потенциально мощным средством дальнейшей магистрализации транспорта и снижения стоимости перевозок следует считать создание трансконтинентальных евразийских транспортных коридоров. Основоположники районной школы советской экономической географии понимали под магистрализацией транспорта строительство железнодорожных линий (сверхмагистралей) крупнейшего транссоюзного и межрайонного значения с особо мощными грузопотоками и с обеспечением дальних, массовых, скоростных и дешевых перевозок [14]. Примером такой сверхмагистрали в определенной степени может служить Транссиб.

С рассматриваемой точки зрения активизацию трансграничного хозяйственного сотрудничества смежных районов России, Китая, Казахстана и других стран в поясах влияния транспортных коридоров следует считать перспективным направлением ослабления невыгодных последствий их внутриматерикового положения. Суть этого направления состоит в хозяйственном взаимодействии и взаимодополнении внутренних соседних областей Евразии и в их взаимообусловленном развитии. Исключительно большая роль в росте городских поселений главных транспортных магистралей обусловлена тем обстоятельством, что перевозки по ним в несколько раз, а иногда и в десятки раз дешевле, чем

по остальной сети. Поэтому зоны непосредственного влияния транспортных коридоров несут наименьшие транспортные издержки и обладают наилучшими возможностями развития и роста. При этом за счет оптимизации хозяйственных связей можно уменьшить среднюю дальность перевозок и снизить тем самым транспортные издержки. Следовательно, трансграничное экономическое взаимодействие на основе общей транспортно-коммуникационной инфраструктуры способно принести очень большой эффект.

В первом приближении оценим демографический (и в определенной мере коррелируемый с ним экономический) потенциал ультраконтинентальных зон России, Китая и Казахстана, тяготеющих к двум международным транспортным коридорам – Транссибу и Северному ходу Шелкового пути. В соответствии с имеющимися рекомендациями [15], в качестве зоны экономического влияния коридора приняты полосы шириной до 200 км в стороны от магистралей. В 20 ультраконтинентальных субъектах РФ, пересекаемых Транссибом или тяготеющим к нему (от Республики Татарстан до Амурской области), проживает около 43 млн чел. (2010 г.), или 30,1 % населения страны. В ультраконтинентальной зоне Китая, прилегающей к Шелковому пути (без Шэньси), располагается 59 млн чел. (2010 г.), что составляет лишь 4,3% населения КНР. В областях (Восточно-Казахстанская, Алматинская, Карагандинская, Акмолинская, Северо-Казахстанская) и городах (Алматы и Астана) Казахстана, пересекаемых Северным ходом Шелкового пути или тяготеющим к нему, проживает чуть более 8 млн чел. (2012 г.), что составляет почти половину (49,1%) населения страны. Данные подсчеты показывают, что при доминировании в ультраконтинентальных зонах абсолютных значений демографического потенциала Китая все же наибольшую относительную значимость рассматриваемые коридоры будут иметь не для него, а для населения и хозяйства Казахстана и России.

Проблемы и эффекты транспортных коридоров

Несмотря на большое внимание в последнее время к трансконтинентальным транспортным коридорам, эта проблема в достаточной мере не проработана, здесь нет ни прорывных научных заделов, ни судьбоносных стратегических решений. Во-первых, отсутствуют должная международная согласованность и координи-

нация по проектам и маршрутам создания глобальной инфраструктуры Евразии. Во-вторых, не решены такие важные организационные и экономические вопросы, как установление сквозной тарифной ставки и разработка способов преодоления неконкурентоспособности сухопутного транзита по сравнению с морским путем. В-третьих, не уделяется должного внимания оценке внетранспортных эффектов трансконтинентальных коридоров, способствующих региональному социально-экономическому росту, мерам и механизмам стимулирования экономической активности в зонах влияния этих коридоров. В-четвертых, до сих пор при расширении внешнеторгового сотрудничества с Китаем у России, Казахстана и стран Центральной Азии нет четкой стратегии, направленной на обеспечение паритетных условий взаимодействия. Всем им необходим выход на рынок с более диверсифицированной и конкурентоспособной конечной продукцией, что позволит избежать превращения лишь в поставщиков сырья и рынки сбыта потребительских товаров для мощного восточного соседа.

Примером определенной неясности в приоритетах является ситуация с Транссибом. Так, возникает вопрос о том, будут ли конкурентоспособен Транссиб (в связке с БАМом) по сравнению с Северным ходом Шелкового пути в случае реконструкции первого в соответствии с инвестиционным проектом «Развития Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей», утвержденным в 2013 г. Этот проект не раз подвергался критическим замечаниям в отношении долгих сроков реконструкции магистралей, недостаточности планируемого повышения скоростей составов и т. д. Заметим также, что рассматриваемые планы «РЖД» относятся к традиционному варианту реконструкции железных дорог без применения каких-либо прорывных технологий.

Следует исходить из того, что нужна не частичная реконструкция, а кардинальная модернизация Транссиба с помощью принципиально новых технических решений для того, чтобы добиться как резкого увеличения его пропускной способности, так и экономической конкурентоспособности сухопутного транзита по сравнению с морским путем. Одним из таких перспективных решений может быть сооружение Транссиба в эстакадном (надземном) исполнении. По имеющимся оценкам [16], только эстакадный вариант Транссиба способен обеспечить действительно высокую скорость следования поездов и безопасность движения (без пересечения на одном уровне других путей, городов и пр.),

масштабную производительность и доходность, заметную конкуренцию морскому транспорту.

Для осуществления столь крупного капиталоемкого мегапроекта транспортной инфраструктуры необходима разработка соответствующей мировым стандартам финансовой схемы, предполагающей создание консорциума из отечественных и зарубежных банков, страховых компаний, фондов и др. Такой сверхмагистрали конкуренция с другими международными транспортными коридорами, включая Великий Шелковый путь, будет уже не страшна.

При этом эстакадный вариант Транссиба будет специализироваться главным образом на скоростных контейнерных и пассажирских поездах, а ныне действующий наземный вариант (в реконструированном виде) – в первую очередь на грузовых. Многократное увеличение пропускной способности Транссиба позволит отказаться от строительства затратной Северосибирской магистрали, или, по крайней мере, отодвинуть ее сооружение на более поздний срок. Сохранение действующего наземного варианта исключает также проблемы, сопутствующие обычно организации высокоскоростного движения, которые заключаются в том, что приоритет в выполнении магистралью транзитных функций серьезно ухудшает обслуживание прилегающей полосы и наносит ущерб функционированию многим связанным с железной дорогой поселениям.

К прямым позитивным эффектам реализации рассматриваемых международных транспортных коридоров можно отнести следующие. Резкое снижение железнодорожных тарифов (до уровня фрахтовых ставок морского транспорта) означает коренное сокращение транспортных издержек и стоимости перевозок, а в конечном счете – экономическое «приближение» внутриконтинентальных регионов и стран к ведущим центрам мира, морским и океаническим портам и устранение тем самым одного из главных тормозов развития. Произойдет значительное увеличение пропускной способности магистралей, сопровождаемое ростом объемов перевозок, грузо- и пассажирооборота, что необходимо для более тесной хозяйственной консолидации и экономического подъема прилегающих территорий. Россия, Китай, Казахстан и другие страны будут также гарантированно получать ощутимые доходы от выполнения функций транспортного моста между Западной Европой и Восточной Азией.

При этом указанные доходы должны идти в первую очередь именно в транзитные регионы, а не только в центральные ведомства и компании – недопустима, например, современная практика получения платежей за авиационный транзит над воздушным пространством Сибири одним лишь зарегистрированным в Москве «Аэрофлотом», а не самими сибирскими аэропортами и авиакомпаниями.

Еще более значимым ожидается косвенный эффект реализации данных мегапроектов, который заключается в сильнейшем мультипликативном общеэкономическом и социальном воздействии международных коридоров на прилегающие к ним обширные полосы. Так, в пределах полосы влияния Транссиба располагаются наиболее освоенные, обжитые и заселенные районы Сибири, условия и возможности которых принципиально не отличаются от среднероссийских. Сооружение сверхмагистрали закрепит за южной частью Сибири, обладающей сравнительно комфортными природно-климатическими условиями, статус территории, приоритетной для нового мощного комплексного развития. Создание Великого Шелкового пути на современной железнодорожной основе будет эффективным вариантом включения до сих пор отставшей глубинной северо-западной и центральной части Китая в зону опережающего развития, что полностью соответствует основным направлениям государственной региональной политики (согласно официальной правительственной концепции КНР от 28.03.2015 г. [2]). Особо заметный эффект формирование Северного коридора Шелкового пути способно принести Казахстану, так как в полосу его стимулирующего влияния попадают богатые ресурсные районы и крупные городские агломерации (Астана и Караганда) на востоке и севере страны.

Важное позитивное значение для России (как, впрочем, для Китая и Казахстана) имеет и политический эффект реализации международных транспортных коридоров – Транссиба и Северного хода Шелкового пути. Современные тенденции говорят о продолжении геополитического и военно-стратегического противостояния между Россией, союзными ей странами СНГ, а также Китаем, с одной стороны, и Западом – с другой. Передовые державы Запада, представляющие сейчас «процветающий» центр мирового хозяйства («золотой миллиард» планеты) отладили «под себя» всю систему международного разделения труда. Так, в 2016 г. под эгидой США предприняты усилия по созданию Транстихоокеан-

ского и Трансатлантического партнерств, в значительной мере окружающих и сжимающих по периметру Россию, Китай и внутриконтинентальные страны Евразии. В то же время континентальное положение России и санкции западных стран серьезно осложняют ее интеграцию в мировое хозяйство, заставляют формировать собственную систему евразийских альянсов, активизировать усилия в восточном направлении.

Имеющиеся ограничения и риски обусловливают неизбежность укрепления всесторонних связей России со своими соседями, прежде всего с восточными, свидетельством чему служит образование различных интеграционных структур на постсоветском и смежном пространстве (СНГ, ОДКБ, ШОС, ЕАЭС и др.). В этом отношении система международных евразийских коридоров выступает как базовый фактор политического объединения стран Северной, Восточной и Центральной Евразии.

Таким образом, создание международных транспортных коридоров – Транссибирской сверхмагистрали и Северного хода Великого Шелкового пути – не нужно рассматривать как средство решения одних лишь узкоотраслевых транспортно-коммуникационных проблем и в первую очередь – как средство организации транзитных перевозок между Западной Европой и Восточной Азией. На самом деле данные коридоры должны стать поясами более тесной хозяйственной консолидации и экономического развития прилегающих внутриконтинентальных районов, работать на экономическую и политическую интеграцию обширного евразийского пространства. От своевременной реализации этих транспортных мегапроектов на базе принципиально новых технических решений во многом будет зависеть положение России, Китая, Казахстана и других стран Евразии в мировом сообществе, эффективность их хозяйства и стратегическая безопасность.

Литература

1. *Медведев Д.А.* Новая реальность: Россия и глобальные вызовы // Вопр. экономики. – 2015. – № 10. – С. 5–29.
2. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века // Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции (издано с санкции Госсовета КНР 28.03.2015 г.). – Пекин: Изд-во литературы на иностранных языках, 2015. – 43 с.

3. Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. – Алматы: Евразийский банк развития, 2009. – 58 с.
4. *Резер С.М., Прокофьева Т.А., Гончаренко С.С.* Международные транспортные коридоры: проблемы формирования и развития. – М.: ВИНИТИ РАН, 2010. – 312 с.
5. Транспорт в товарообмене между Европой и Азией / под ред. Мачея Миндура. – Варшава–Радом: Ин-т технологии эксплуатации, 2011. – 531 с.
6. *Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А.* Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. – М.– СПб: Нестор-История, 2014. – 800 с.
7. *Кибалов Е.Б., Быкадоров С.А.* Транссиб и БАМ: системный взгляд на проблему повышения конкурентоспособности // ЭКО. – 2016. – № 1. – С. 5–25.
8. *Безруков Л.А.* Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2008. – 369 с.
9. *Ханин Г.И.* Экономические программы и прогнозы, или маниловщина и самообман // ЭКО. – 2006. – № 4. – С. 2–19.
10. *Вардомский Л.Б.* Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции // ЭКО. – 2015. – № 8. – С. 59–78.
11. *Безруков Л.А.* Транспортно-экономические барьеры в развитии Сибири // ЭКО. – 2012. – № 7. – С. 56–73.
12. *Шарифов Б., Скоробогатый П.* Своя игра в Средней Азии // Эксперт. – 2015. – № 46–47. – С. 54–58.
13. *Фролова И.Ю.* Экономическая политика КНР в Синьцзян-Уйгурском автономном районе в контексте интересов стран Центральной Азии // Проблемы национальной стратегии. – 2014. – № 4 (25). – С. 65–85.
14. *Колосовский Н.Н.* Экономическое районирование и перспективы развития народного хозяйства // Колосовский Н.Н. Основы экономического районирования. – М.: Госполитиздат, 1958. – С. 86–132.
15. *Сигалов М.Р., Ламин В.А.* Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. – М.: Наука, 1988. – 132 с.
16. *Краснов М.А.* Поиск новых транспортных стратегий России // Транспортная стратегия России (план-проект). – Новосибирск, 2003. – С. 717–723.

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ: ЕСТЬ ЛИ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ БИОРЕСУРСНОГО СЕКТОРА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА?[1]

Н.Е. АНТОНОВА, *доктор экономических наук, Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск*

Инициатива Китая «Экономический пояс Шелкового пути» как часть системного проекта «Один пояс, один путь» способствует новому витку развития взаимоотношений между Россией и Китаем, официально одобренному на самом высоком уровне обеих стран. Составной частью этих взаимоотношений являются дальнейшее совершенствование регионального экономического сотрудничества, расширение взаимных инвестиций, в том числе в зоне, куда тяготеют Дальний Восток России и Северо-Восток Китая. К отраслям, попадающим в фокус такого сотрудничества, отнесены сельское и лесное хозяйство, рыболовство и аквакультура, производство сельскохозяйственной техники, обработка сельскохозяйственной продукции [1].

Рассмотрим два сегмента биоресурсного сектора Дальнего Востока – сельское хозяйство и лесной комплекс, с точки зрения поиска ответов на следующие вопросы: появились ли изменения в региональном экономическом сотрудничестве между Китаем и Россией в связи с реализацией инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» и какова их направленность? Есть ли основа для нового импульса в развитии этих отраслевых сегментов? Как новые инструменты развития Дальнего Востока способствуют такому сотрудничеству?

Немного о политике

Цель инициативы «Экономический пояс Шелкового пути» как части системного проекта «Один пояс, один путь» состоит в содействии свободному передвижению экономических факторов, эффективному распределению ресурсов и глубокой интеграции рынков, в развитии более масштабного регионального сотрудни-

[1] №7 2016.

чества [1]. Это должно способствовать развитию потенциала региональных рынков, активизации инвестиций, созданию рабочих мест, спроса на товары и услуги. Среди экономических инструментов можно выделить усиление таможенного сотрудничества, разработку новых форм торговли, создание новых моделей привлечения инвестиций и т.д.

Хотя во многом китайская инициатива имеет «уклон» на юг и запад Евразийского континента для выхода на рынки Западной Европы, а также в Африку [2], северное (российское) направление остается в зоне китайских геополитических и экономических интересов, которые направлены на то, чтобы «создавать важное окно открытости на Север» [1]. Основой этих интересов являются природные ресурсы, которые, по мнению китайского руководства, будут определять экономические перспективы России [3]. Эти интересы находят отражение в стратегической задаче, поставленной в докладе о работе правительства КНР в 2015 г.: увеличить импорт дефицитных энергетических ресурсов и сырьевых материалов [4].

В том же докладе намечена реализация нового этапа стратегии возрождения северо-восточной и других старых промышленных баз Китая, содействия трансформации и модернизации экономики в районах ресурсного типа. Для этого предполагается активно продвигать инициативу «Экономический пояс Шелкового пути» (в современных китайских документах используется название «Один пояс, один путь», поэтому в дальнейшем будем использовать его), гармонизируя планирование внутреннего регионального освоения, расширения внутренней региональной открытости и международного экономического сотрудничества.

Инициативу «Один пояс, один путь» можно назвать драйвером активизации сотрудничества между Россией и Китаем, интенсификации партнерских отношений на самом высоком уровне в различных формах. Подтверждением этому является подписанные в конце 2015 г. на 20-й регулярной встрече глав правительств России и КНР 35 совместных документов, создающих институциональные рамки двустороннего сотрудничества в различных сферах [5].

Среди них выделим те, в зону действия которых попадают рассматриваемые в данной статье объекты: региональное сотрудничество на Дальнем Востоке, сельское хозяйство, лесной комплекс:

- Протокол второго заседания Межправительственной Российско-Китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству;

• Меморандум о взаимопонимании между Министерством экономического развития Российской Федерации и Министерством коммерции Китайской Народной Республики по вопросам стимулирования двусторонней торговли;

• Меморандум о взаимопонимании между Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Государственным комитетом Китайской Народной Республики по развитию и реформе по укреплению российско-китайского регионального, производственного и инвестиционного сотрудничества на Дальнем Востоке;

• Соглашение о сотрудничестве между Российским фондом прямых инвестиций, Внешэкономбанком и Китайским Евразийским фондом экономического сотрудничества в области инвестиций в приоритетные секторы экономики России и Китая;

• Протокол между Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору РФ и Главным государственным управлением по контролю качества, инспекции и карантину Китайской Народной Республики о фитосанитарных требованиях к пшенице, экспортируемой из России в КНР;

• Протокол между Федеральной службой по ветеринарному и фитосанитарному надзору и Главным государственным управлением по контролю качества, инспекции и карантину Китайской Народной Республики о фитосанитарных требованиях к кукурузе, рису, сое, рапсу, экспортируемым из РФ в Китай.

Последние два документа, как было подчеркнуто на встрече, знаменуют существенный шаг в развитии отношений в сфере сельского хозяйства [5], закладывая основу для практической реализации намеченных в инициативе «Один пояс, один путь» приоритетов.

Цена вопроса

Какова может быть цена вопроса для биоресурсного сектора от интенсификации российско-китайских отношений? По своей сути это одностороннее движение в географическом смысле: китайские инвесторы создают производства на российской территории. Уже не один год при каждом масштабном заходе китайского бизнеса в отрасли, связанные с использованием природных ресурсов, возникает беспокойство (подчас обоснованное) у населения и научной общественности восточных районов по поводу последствий активности наших соседей [6, 7].

Особенно часто волнения возникают при появлении информации о возможной передаче земли в аренду китайским сельхозпроизводителям, примером чему может быть волна протестов среди населения и депутатского корпуса против передачи китайскому инвестору в аренду на 49 лет 115 тыс. га залежных земель и пастбищ под проект АПК в Забайкальском крае [8, 9]. Инвестиционный проект по производству и переработке продукции сельского хозяйства предварительно оценивается в 2 млрд юаней, что является потенциально привлекательным для экономики региона. Опасения вызывает возможное нарушение китайскими производителями агротехнических норм, принятых в России, что может привести к истощению земель. Поэтому общественность настаивала на проведении публичных слушаний с привлечением профессиональных экспертов, общественных организаций, местного населения и администраций муниципальных образований, находящихся в зоне влияния намечаемого проекта [10], чтобы оценить все риски для заинтересованных сторон. Активность общественности повлекла вмешательство Минвостокразвития РФ, которое выступило с опровержением информации о наличии каких-либо соглашений у властей восточных регионов с китайскими предпринимателями [11].

Как известно, дыма без огня не бывает. По китайской статистике, на территории России осуществляют деятельность более 150 сельскохозяйственных предприятий провинции Хэйлунцзян, на которые приходится 82% всех арендуемых китайскими предпринимателями сельскохозяйственных земель (500 тыс. га) [12]. В основном они действуют на Дальнем Востоке.

В некоторых восточных приграничных регионах отмечается засилье китайских арендаторов. Например, в сельском хозяйстве Еврейской автономной области, по официальным данным, работает 38 китайских предприятий. Общая площадь арендуемых ими земель составила в 2015 г. 36,6 тыс. га (29,2% всех посевных площадей области), по сравнению с 2104 г. она выросла на 35,1% [13]. Почти 100% площади (36 тыс. га) заняты посевами сои, урожай которой составил в 2015 г. 47,7 тыс. т (40% от общего объема собранной в ЕАО сои). Соя – это единственная высокорентабельная культура (рентабельность доходит до 40%), выращиваемая в южной части Дальнего Востока. Но без надлежащего севооборота постоянное производство ее на одном месте ведет к истощению почвы. Поэтому местные аграрии опасаются, что после ухода китайских арендаторов пашня будет непригодна для использования.

Угроза может состоять и в потенциальном загрязнении сельскохозяйственных земель химикатами на Дальнем Востоке. В самом Китае около 1% земельных угодий имеют высокую степень загрязнения [14].

По признанию губернатора Еврейской АО, китайские предприниматели разными путями контролируют до 80% сельскохозяйственных земель области [15]. Поэтому для российских инвесторов, готовых развивать здесь сельское хозяйство, невозможно найти земельные участки.

Такая ситуация в немалой степени обусловлена несовершенством земельных отношений в аграрной сфере. Чтобы эффективно управлять собственными сельскохозяйственными землями, в том числе осуществлять контроль за их использованием, требуется наличие полной информации о них: в чьей собственности находятся, кто арендаторы и кто фактически их обрабатывает, структура сельхозугодий (пашня, залежи, кормовые угодья и т.д.), количество земель, находящихся в обороте, состояние плодородия почв.

Пока что вопросы собственности на государственные земли остаются острыми. Нераспределенность государственной собственности на земли сельскохозяйственного назначения между уровнями управления является общей для России проблемой, поскольку ответственность за эффективное распоряжение землями никто не хочет брать на себя. Результатом становится бессистемное распределение земель между арендаторами, что создает условия для принятия коррупционных решений властными органами на региональном или местном уровнях.

В целом по стране между федеральным, региональным и местным уровнями распределено лишь 11% государственных земель сельскохозяйственного назначения (наилучшие показатели по России: Белгородская область – 61%, Республика Хакасия – 60%). На Дальнем Востоке распределено всего 2% (таблица).

Наиболее благополучная ситуация в Хабаровском крае и Амурской области, где распределено около половины земель сельскохозяйственного назначения. А вот другой главный сельскохозяйственный регион Дальнего Востока – Приморский край – имеет очень низкий показатель, притом, что в нем наиболее ценные земельные угодья – пашня – составляют 46% сельскохозяйственных угодий (рисунок). Наиболее высокий показатель пашни в Амурской области. Естественно, что это очень привлекательные территории для китайских земледельцев.

Таблица

Разграничение государственной собственности на землю в субъектах Российской Федерации по землям сельскохозяйственного назначения на 1 января 2015 г., тыс. га

Регион	Земли сельскохозяйственного назначения, из них		
	в государственной и муниципальной собственности	в собственности РФ, субъектов РФ, муниципальной	доля государственных земель, распределенных в собственность, %
РФ	257897,4	27393,8	10,6
Дальневосточный ФО	63396,5	1450,7	2,3
Респ. Саха (Якутия)	19337,2	89,5	0,5
Приморский кр.	1042,7	65,9	6,3
Хабаровский кр.	324,2	149,7	46,2
Амурская обл.	2477,1	1038,5	41,9
Камчатский кр.	144,1	28,5	19,8
Магаданская обл.	300	8	2,7
Сахалинская обл.	128,8	21,9	17
Еврейская автономная обл.	265,3	47,3	17,8
Чукотский АО	39377,1	1,4	0

Источник: таблица и рисунок рассчитаны по [16].

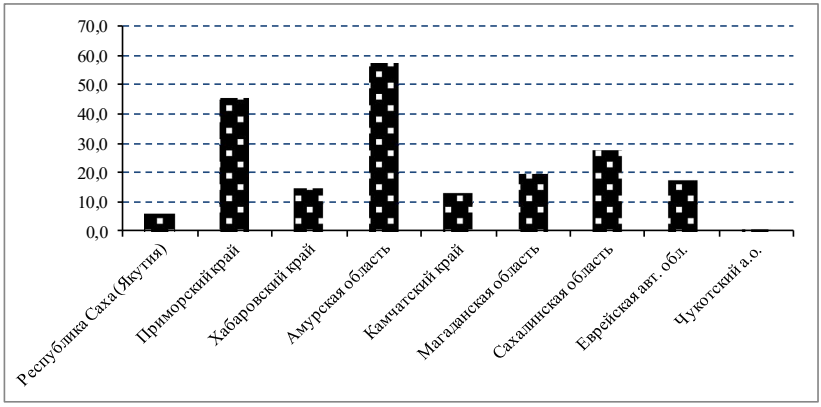


Рис. Доля пашни в сельскохозяйственных угодьях Дальнего Востока, 2014 г., %

Но, в отличие от Еврейской АО, в Амурской области за последние 6-7 лет число китайских предприятий в экономике (они составляют 75% от всех иностранных) резко сократилось (с 83 в 2009 г. до 51 в 2014 г.), что связано с политикой региональных властей, ориентирующихся на отечественных производителей. Сельское хозяйство и лесной комплекс нельзя отнести к наиболее привлекательным отраслям для китайских предпринимателей, тем не менее в них присутствуют в основном они, но оборот предприятий с участием иностранного капитала, работающих в сельском и лесном хозяйстве, сократился за 2010–2014 гг. с 1,2 млрд руб. до 4,5 млн руб., иностранные инвестиции – с 45 млн руб. до нуля [17].

Меньше стала использоваться китайская рабочая сила и на российских сельхозпредприятиях, что связано с политикой уменьшения квот, а также ростом стоимости рабочей силы в Китае. Численность китайских иностранных рабочих, занятых в сельском хозяйстве, уменьшилась за 2008–2013 гг. почти в 17 раз, в лесном хозяйстве – в четыре раза [18].

В связи с новым этапом развития российско-китайских отношений китайские аграрии в последнее время стали вновь проявлять заинтересованность в аренде земли в области.

В отличие от Амурской области Приморский край активно сотрудничает с китайскими сельхозпроизводителями, занимающимися выращиванием риса, овощей, сои, кукурузы, молочным и мясным животноводством, птицеводством. Один из наиболее успешных проектов – деятельность Дуннинской торгово-промышленной корпорации «Хуасинь», основатель которой работает в Приморском крае с 2004 г., когда он получил в аренду участок под ведение сельского хозяйства на 49 лет. С российской стороны партнером является ООО «Компания Армада». Земельные активы компании располагаются в трех районах Приморского края, посевная площадь – 47 тыс. га [19], численность занятых – 300 местных жителей. Основные направления деятельности: выращивание сои, подсолнечника, ячменя, кукурузы, фуражной пшеницы, мясное и молочное животноводство, производство комбикормов, переработка сои. В настоящее время это самый успешный проект российско-китайского сотрудничества в сельском хозяйстве на Дальнем Востоке. «Компания Армада» имеет статус социально ориентированной, она включена в реестр социально значимых организаций Приморского края [20].

Еще один проект – совместное российско-китайское предприятие ООО «Альянс-ВТ» по выращиванию риса, с китайской стороны его участником является чаньчуньское сельхозпредприятие «Даян» провинции Цзилинь [21].

Деятельность китайских арендаторов на территории России находится под строгим контролем со стороны правительства Китая. В 2012 г. правительство провинции Хэйлунцзян создало «Ассоциацию сельскохозяйственной промышленности Хэйлунцзян в России» для регулирования деятельности сельскохозяйственных предприятий на территории России [12]. В ассоциацию вступили более 100 компаний, действующие в основном на Дальнем Востоке России и занятые животноводством, выращиванием сои, кукурузы, риса. Задачи ассоциации – обеспечение соблюдения российского и китайского законодательства своими членами, обмен информацией, эффективное сотрудничество.

Перспективы сотрудничества в сельском хозяйстве

Как указывалось выше, подписанные в декабре 2015 г. протоколы между Россельхознадзором РФ и Главным государственным управлением по контролю качества, инспекции и карантину КНР о требованиях к экспортируемым из России зерновым и масличным культурам знаменуют существенное продвижение в развитии сотрудничества в сфере сельского хозяйства. В первую очередь речь идет о допуске на китайский рынок российских зерновых, который до этого был для них закрыт, осуществлялись лишь поставки сои. Что касается ожидаемого экспорта зерновых, то здесь для восточных регионов намечаются хорошие перспективы, так как они попали в ограниченный круг территорий, в которых Бюро продовольственной безопасности Китая провело свои инспекции и допустило поставки пшеницы из Алтайского и Красноярского краев, Новосибирской и Омской областей; кукурузы, сои и риса, рапса – из Хабаровского, Приморского и Забайкальского краев, Амурской области и Еврейской автономной области [22].

Фактически дальневосточные регионы уже поставляют в Китай сельскохозяйственную продукцию, в основном сою. Стоимость экспорта сои из Амурской области в 2013 г. составила 8,4 млн долл., в 2014 г. – 6,6 млн долл., в 2015 г. – 72,2 млн долл. [23]. Та же тенденция – в экспорте сои из Еврейской автономной области: в 2013 г. стоимостной объем составил 2,1 млн долл., в 2014 г. – 5,1, а в 2015 г. – 19,9 млн долл. Еще один поставщик сои – Приморский

край: в 2013 г. объем экспорта сои был 6,4 млн долл., в 2014 г. – 9,3 млн долл., в 2015 г. – 22,3 млн долл. Китайские покупатели активизировались на этом рынке, на котором всегда высок спрос со стороны российских производителей продуктов из сои, что повысило конкуренцию и, соответственно, цены [24]. Поскольку в Китае ожидается рост импорта сои в связи с высоким спросом на корма [25], это еще сильнее обострит конкуренцию на рынке сои как наиболее массовой культуры, выращиваемой на Дальнем Востоке.

Что касается зерновых, то Россельхознадзор в марте 2016 г. объявил, что их поставки в рамках подписанных протоколов уже начались [26].

Установка китайского руководства на расширение региональной открытости и международного сотрудничества в отношении сельского хозяйства Дальнего Востока нашла свое практическое воплощение еще в одной российско-китайской инициативе – создании Российско-Китайского фонда агропромышленного развития на Дальнем Востоке (РКФАР) в рамках Соглашения между Фондом развития Дальнего Востока и Управляющей компанией Азиатско-Тихоокеанского продовольственного фонда [27]. Первоначальный капитал фонда составит 13 млрд руб., из которых вложения Фонда развития Дальнего Востока – 1,3 млрд руб., инвестиции Управляющей компании Азиатско-Тихоокеанского продовольственного фонда – 11,7 млрд руб. с возможной докапитализацией до 700 млрд руб.

Условия деятельности агропромышленных проектов в рамках РКФАР таковы: землю для ведения сельского хозяйства получают только российские предприниматели, обязательно использование современных аграрных технологий, обеспечивающих неистощительное использование земли. Кадры на 80% должны быть российские и лишь на 20% – иностранные. Финансирование проектов обеспечивается на 10% российской стороной, 90% – китайскими партнерами. Китайская сторона создает условия для поставки сельскохозяйственных товаров на рынок КНР [27].

Пока у нас нет информации, какие проекты будут финансироваться РКФАР. Экономический кризис в России и девальвация рубля создают определенные преимущества для инвесторов, поскольку из-за падения стоимости отечественной рабочей силы (по сравнению с китайской, в первую очередь) затраты на производство сельскохозяйственной продукции снизились, что де-

лает ее более конкурентоспособной на внешнем, прежде всего на китайском рынке.

Чтобы минимизировать риск истощения и загрязнения земель, важно предъявлять четкие требования к китайским и российским сельхозпроизводителям относительно их качества после окончания сельскохозяйственных работ, а также осуществлять государственный земельный контроль за соблюдением этих требований.

То, что РКФАР был создан под патронатом самого высокого правительственного уровня, дало толчок к возникновению интереса у серьезных китайских компаний. Например, финансово-лизинговая компания Банка Харбин, имеющая капитал в 250 млн долл. и парк из 14 тыс. сельскохозяйственных машин, предложила рассмотреть программы лизинга сельскохозяйственной техники для реализации аграрных проектов на Дальнем Востоке [28]. Но пока это намерения, которые не обязательно станут реальностью.

Еще одна форма российско-китайского сотрудничества – создание экономических парков, в частности «Парка современного сельского хозяйства и экономики провинции Хэйлунцзян в Приморском крае» [29]. Базовым его предприятием стала уже упоминавшаяся корпорация «Хуасинь», успешность работы которой на территории России была поддержана правительством Китая: Министерством торговли и Министерством финансов ей был присвоен статус первого китайского зарубежного сельскохозяйственного кластера государственной категории [12]. Это крупнейший проект российско-китайского сотрудничества в области сельского хозяйства, в рамках которого в двух муниципальных районах Приморского края создаются животноводческие комплексы по выращиванию крупного рогатого скота и свиней.

В 2015 г. он вошел в стратегическую инициативу Китая «Один пояс и один путь» и включен в список проектов первоочередного продвижения. В настоящее время ООО «Компания Армада» (читай – корпорация «Хуасинь») стремится попасть в резиденты территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) «Михайловская» с проектом создания мукомольного производства на 50 тыс. т в год [30] с целью воспользоваться предоставляемыми резидентам льготами.

Опираясь на положительный опыт деятельности корпорации «Хуасинь», Ассоциация сельскохозяйственной промышленности Хэйлунцзян в России стремится создать ещё 3–4 зоны сотрудни-

чества в сельском хозяйстве – в Еврейской автономной и Амурской областях, Забайкальском и Хабаровском краях [12].

В марте 2016 г. министр сельского хозяйства КНР Хань Чанфу заявил, что «Китаю необходимо усиливать сотрудничество с Россией в сфере сельского хозяйства в рамках реализации 13-го пятилетнего плана социально-экономического развития страны (2016–2020 годы)» [31]. Власти страны поощряют рост инвестиций китайских компаний в сельскохозяйственные предприятия на Дальнем Востоке РФ.

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что китайское направление хотя и развивается активно в последние годы в институциональном плане, тем не менее его практические экономические результаты пока неочевидны, за исключением проекта в Приморском крае. Поэтому Минвостокразвития РФ стремится привлекать инвесторов и из других стран, в частности Японии и Республики Корея. Совместная русско-японская компания JGC Evergreen (резидент ТОСЭР «Хабаровск»), вложив инвестиции объемом 556 млн руб., построила первую очередь тепличного комплекса по выращиванию овощей, которые уже поступают на рынки Хабаровского края и в дальнейшем – на другие рынки Дальнего Востока [32].

Минвостокразвития предложило корейскому бизнесу рассмотреть возможность участия в инвестиционных проектах в агропромышленном комплексе Дальнего Востока, в том числе создать российско-корейский агропромышленный инвестиционный фонд, который бы мог инвестировать средства в агропромышленные проекты на территории Дальнего Востока [33].

Лесной комплекс: есть ли подвижки в инвестиционном сотрудничестве

Ранее мы уже писали о том, что в последние годы сформировалась тесная привязка лесного комплекса Дальнего Востока к китайскому рынку, когда началось усиление позиций Китая в российской лесной торговле на востоке страны [34]. За прошедшие с момента публикации два года Китай не только не ослабил свое влияние, но и усилил его, диктуя условия на рынке древесины для дальневосточных поставщиков. В 2015 г. Китай увеличил на 20% поставки хвойных пиломатериалов из России, которая стала крупнейшим поставщиком пиломатериалов на китайский рынок. Но цены на импортные пиломатериалы в Китае в декабре 2014 г.

снизились в годовом исчислении на 24%, упав до десятилетнего минимума [35].

При этом импорт пиловочника из России сократился в 2015 г. на 7% по сравнению с 2014 г. (до 10,6 млн $м^3$), средние цены на российское сырье в 2015 г. снизились на 11% [36]. Это общая тенденция – у других поставщиков на китайский рынок показатели также ухудшились.

Но поскольку Китай сокращает рубки в своих лесах, продолжая политику по увеличению лесистости территории, возможно наращивание импорта Китаем древесины. За последние пять лет уровень лесистости в Китае (коэффициент лесного покрова, в китайских терминах) вырос до 21,7%, запас древесины увеличился до 15,1 млрд $м^3$, страна вышла в мировые лидеры по темпам роста лесных ресурсов. К 2020 г. китайские власти планируют увеличить лесистость до 23,04%, а запас древесины – до 16,5 млрд $м^3$. За 2014 г. в Китае площадь лесных угодий увеличилась на 6,03 млн га, появилось 11 новых зон охраны естественных лесов, их общее количество достигло 2174 (13% территории страны) [37]. В 2016 г. будет разработан новый этап проекта восстановления лесных и степных покровов на нецелесообразно распаханных землях, планируемая площадь возвращенных для лесопосадок и травосеяния земель превысит 1 млн га [4].

В перспективе возможны два пути: либо наращивание Китаем импорта древесины (хвойного пиловочника), либо вынос предприятий в Россию, где из-за девальвации рубля снизились производственные издержки. Для Дальнего Востока создание таких предприятий институционально поддержано в настоящее время уже упоминавшимся «Меморандумом о взаимопонимании между Министерством по развитию Дальнего Востока РФ и Государственным комитетом Китайской Народной Республики по развитию и реформе по укреплению российско-китайского регионального, производственного и инвестиционного сотрудничества на Дальнем Востоке».

В последнее время наблюдается некоторая активность Китая в инвестиционной деятельности, правда, пока на «вербальном» уровне. Например, в Сахалинской области с 2012 г. пытаются привлечь инвестора для реализации областного приоритетного инвестиционного проекта «Комплексное деревообрабатывающее производство». Сменилось уже несколько потенциальных инвесторов, в основном китайских, но дальше намерений дело не продвинулось [38, 39].

В Южной Якутии (Алданский район) в марте 2016 г. прошли переговоры между Хэйлунцзянской объединенной главной компанией по развитию экономики и техники и ОАО «Корпорация развития Южной Якутии» о возможном создании производства по комплексной переработке древесины, древесных отходов, получении биодобавок [40]. Но основной интерес связан с возможностями лесопромышленных заготовок, поскольку Алданский район расположен относительно недалеко от границы, а в Якутии сосредоточено 50% всех лесных ресурсов Дальнего Востока.

В Хабаровском крае планируется создать крупный российско-китайский холдинг [41]. Компания из ООО «Го Тай» (провинция Хэйлунцзян, КНР) намерена вложить средства в нормализацию работы и развитие предприятия ООО СП «Аркаим». Ожидается, что в состав учредителей «Аркаима», помимо ООО «Го Тай», войдет китайская компания China National Forest Products Corporation, но контрольный пакет акций останется у «Аркаима». Создание холдинга позволит освоить новые формы глубокой переработки древесины – выпуск пробиотиков и антиоксидантов.

Привлечение сторонних инвесторов обусловлено тем, что созданный в 2010 г. ООО СП «Аркаим» современный деревообрабатывающий комплекс по производству древесно-стружечных плит и пиломатериалов не может нормально функционировать из-за сложного финансового положения, связанного с трудностями выплаты кредитов [42]. Оказываемая со стороны федеральных и краевых властей государственная поддержка предприятия «Аркаим» в виде поиска кредиторов, содействия в реструктуризации задолженности, была дополнена содействием в поиске инвесторов.

Возможно, этот пример будет иметь под собой более реальную почву, поскольку он базируется на межправительственных договоренностях: данный проект включен в перечень приоритетных совместных проектов Межправительственной российско-китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству, второе заседание которой состоялось 18 июня 2015 г. [43]. В рамках комиссии было одобрено еще 28 новых совместных проектов с суммарным объемом инвестиций более 20 млрд долл., а общее число проектов, сопровождаемых комиссией, достигло 58 (химическая промышленность, металлургия, сельское хозяйство, лесная отрасль, производство строительных материалов и др.).

Реальный проект российско-китайского сотрудничества в лесном комплексе Дальнего Востока – вхождение Российско-китай-

ского инвестиционного фонда (РКИФ) в акционерный капитал крупнейшей на Дальнем Востоке лесопромышленной компании RFP Group. Этот фонд создан Российским фондом прямых инвестиций и China Investment Corporation (CIC). В 2013 г. в рамках РКИФ за 110 млн долл. была приобретена доля в RFP Group [34].

В Еврейской автономной области китайцы продолжают быть очень активными в лесном комплексе, составляя половину от количества лесопользователей. В 2015 г. китайскими лесопользователями поставлено на переработку 150,1 тыс. $м^3$ древесины, или 81,1% от общего объема поставленной на переработку древесины всеми лесопромышленными предприятиями области [13].

Инвестиционная деятельность китайских лесопромышленных предприятий в ЕАО также имеет место. Как уже мы отмечали, у китайского инвестора компании «Эколес», создающего в рамках российско-китайской Программы по совместному освоению и использованию лесных ресурсов в Еврейской автономной области в с. Нижнеленинском приоритетный инвестиционный проект на площадке промпарка «Амурлес», возникли финансовые сложности [34], и руководство области даже пыталось лишить проект статуса приоритетного. Тем не менее он продолжается [13].

Появившийся на Дальнем Востоке новый инструмент привлечения инвесторов – территории опережающего социально-экономического развития, создание которых в области инициирует руководство Еврейской АО, заинтересовали китайских инвесторов. Площадкой одной из намечаемых ТОСЭР в ЕАО должен стать уже упоминавшийся промпарк «Амурлес», куда китайские инвесторы готовы сделать крупные вложения с целью диверсифицировать свою деятельность. Например, ООО «Амурпром» готово инвестировать 7 млрд руб. на создание производств по переработке древесины, а также сои и ремонту сельхозтехники [44]. Данную компанию почти полностью контролирует деревообрабатывающая «Лунсин-Гуанфа» (КНР), которая ранее собиралась вкладывать деньги в инвестиционный проект компании «Эколес».

Выводы

Если сравнить с тем, что было 4-5 лет назад, произошла активизация в российско-китайском сотрудничестве в биоресурсном секторе Дальнего Востока. Оно обрело более «легитимный» характер благодаря усилению патроната со стороны правительств обеих стран. Разработаны рамочные документы, одним из кото-

рых является стратегическая инициатива Китая «Один пояс, один путь». При всей своей «прозападной» ориентированности, думается, что она является не просто вежливым кивком в сторону Дальнего Востока, хотя бы потому, что намеченное возрождение старопромышленной базы на Северо-Востоке Китая связывается не в последнюю очередь с Дальним Востоком. Но если сравнивать сельское хозяйство и лесной комплекс, то инвестиционные новации больше присутствуют в первом, поскольку более высока вероятность получения потенциальной прибыли от вложений.

Хотя, если судить по реальным результатам, можно увидеть только один реальный инновационный проект в сельском хозяйстве, реализованный в Приморском крае. Впрочем, как и один проект в лесном комплексе (Хабаровский край). Разница в том, что в сельском хозяйстве этот проект изначально был создан китайским предпринимателем, который потом подхватило на «институциональные знамена» китайское руководство. В лесном комплексе инвестор пришел в крупнейшую российскую компанию, уже присутствующую во всех государственных документах развития.

Как записано в основополагающем документе «Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства "Экономического пояса Шелкового пути" и "Морского Шелкового пути XXI века"» необходим поиск новых моделей инвестиционного сотрудничества. Инструменты российско-китайского сотрудничества, созданные за последние два-три года, можно отнести к таким моделям. Возможно, созданные инструменты принесут плоды своей деятельности в биоресурсном секторе Дальнего Востока через несколько лет. Хочется надеяться, что приобретений будет больше, чем потерь.

Литература

1. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века». Официальный сайт посольства КНР в РФ. – URL: http://ru.china-embassy.org/rus/ztbd/aa11/ (дата обращения: 10.02.2016).
2. *Комаров Д.* Новый Шелковый путь: как Китай изменит экономическую карту мира // Южный Китай. – 2015. – 25 март. URL: http://south-insight.com/shelk (дата обращения: 20.03.2016).
3. Китай надеется на экономические перспективы России // Биржевой лидер. – 2016. – 12 март. – URL: http://www.profi-forex.org/novosti-mira/novosti-azii/china/entry1008285587.html (дата обращения: 15.03.2016).

4. Доклад о работе правительства // Жэньминь жибао он-лайн. – 2016.– 18 март. – URL: http://russian.people.com.cn/n3/2016/0318/c95181-9032270-12.html (дата обращения: 21.03.2016).
5. Подписаны совместные российско-китайские документы о сотрудничестве в энергетике, науке, экономике, инвестициях // Nanonewsnet – Сайт о нанотехнологиях №1 в России. – 2015. – 18 дек. – URL: http://old.nanonewsnet.ru/news/2015/podpisany-sovmestnye-rossiisko-kitaiskie-dokumenty-o-sotrudnichestve-v-energetike-nauke-ek (дата обращения: 18.03.2016).
6. *Глазырина И.П., Симонов Е.А.* Экологическая цивилизация» Китая: новые вызовы или новые перспективы для России? // ЭКО. – 2015. – № 7. – С. 52–72.
7. *Глазырина И.П., Забелина И.А., Клевакина Е.А.* Экологическая составляющая экономического развития: приграничные районы России и Китая // ЭКО. – 2014. – № 7. – С. 5–24
8. Власти Забайкалья намерены передать китайскому инвестору под проект АПК пустующую промзону // ТАСС. – 2015. – 16 июн. – URL: http://tass.ru/sibir-news/2044937 (дата обращения: 12.03.2016).
9. Забайкальские депутаты выступили против передачи Китаю земель в аренду. Интерфакс. – 2015. - 20 июл. – URL: http://www.interfax.ru/russia/454853 (дата обращения: 12.03.2016).
10. ОНФ выступил за публичные слушания о передаче китайской компании земли в Забайкалье // Интерфакс. – 2015. – 22 июн. – URL: http://www.interfax.ru/russia/448877 (дата обращения: 12.03.2016).
11. Министр по делам Дальнего Востока опроверг договоренность с Китаем по аренде земель // Интерфакс. – 2015. – 26 июн. – URL: http://www.interfax.ru/russia/450035 (дата обращения: 12.03.2016).
12. *Ли Дэминь.* Евразийская инициатива: углубление и расширение сельскохозяйственного сотрудничества в регионе РФ-КНР. По материалам 6-го Международного форума АРАССВА в Хабаровске 28 августа 2014 г. Сайт ЦИМО АТР, 2014. – 3 сент. – URL: http://ru.apircenter.org/archives/3105 (дата обращения: 02.02.2016).
13. Информация о сотрудничестве Еврейской автономной области и Китайской Народной Республики в 2015 году. Официальный портал органов государственной власти ЕАО. – URL: http://www.eao.ru/?p=87 (дата обращения: 18.03.2016).
14. В Китае около 1 процента земельных угодий подвержено загрязнению высокой степени. – URL: http://russian.news.cn/2016-03/07/c_135163947.htm (дата обращения: 10.03.2016).
15. Китайцы контролируют 80% сельхозугодий ЕАО / А. Левинталь // EAOmedia. – 2015. – 22 июн. URL: http://eaomedia.ru/news/economics/22.06.2015/445017/kitaytsi-kontroliruyut-80-selhozugodiy-eao-aleksandr-levintal.html (дата обращения: 12.03.2016).
16. Государственный (национальный) доклад о состоянии и использовании земель в Российской Федерации в 2014 году. Федеральная служба государственной регистрации, кадастра и картографии. - М., 2015. – С. 178.
17. Внешнеэкономическая деятельность Амурской области за 2005–2014 годы: Сборник / Амурстат. – Благовещенск, 2015 – 39 с.

18. В сельской местности работать не хотят даже за приличную зарплату. Дальневосточное информационное агентство «Порт Амур». – 2013. – 6 июн. URL: http://portamur.ru/news/detail/v-selskoy-mestnosti-rabotat-ne-hotyat-daje-za-prilichnuyu-zarplatu/ (дата обращения: 12.02.2016).
19. ООО «Компания Армада». Сайт компании. URL:http://rusagri.com/ru/about/ (дата обращения: 12.02.2016).
20. Об утверждении Реестра организаций, имеющих социальную и (или) экономическую значимость для Приморского края, по состоянию на 2015 год. Распоряжение администрации Приморского края от 31.12.2014 г. № 434-ра.
21. Приморский край и провинция Цзилинь обсуждают перспективы сотрудничества в области сельского хозяйства. Инвестиционный портал Приморского края. – 2014. – 24 июл. URL: http://invest.primorsky.ru/index.php/ru/novosti/novosti/208-primorskij-kraj-i-provintsiya-tszilin-obsuzhdayut-perspektivy-sotrudnichestva-v-oblasti-selskogo-khozyajstva (дата обращения: 03.02.2016).
22. Российское зерно убежит в мешках // КоммерсантЪ. – 2015. – 11 дек. URL: http://www.kommersant.ru/doc/2874016 (дата обращения: 15.02.2016).
23. Внешняя торговля субъектов РФ ДФО. Дальневосточное таможенное управление ФТС России. URL: http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=18715:-4-2015-&catid=63:stat-vnesh-torg-cat&Itemid=282 (дата обращения: 25.02.2016).
24. Китайцы оставили на бобах российских переработчиков сои // Деловая газета «Золотой рог». – 2016. – № 8. URL: http://www.zrpress.ru/business/primorje_01.03.2016_76502_kitajtsy-ostavili-na-bobakh-rossijskikh-pererabotchikov-soi.html (дата обращения: 25.02.2016).
25. Китай будет больше закупать сои, и меньше – кукурузы. Пресс-служба Минсельхоза. – 2016. – 4 март. URL: http://www.agromedia.ru/news.aspx?type=3&id=26885 (дата обращения: 09.03.2016).
26. Россельхознадзор: Россия начала поставки пшеницы в Китай. Зерно-он-лайн, новости от 18 марта 2016 г. URL: http://www.zol.ru/n/2620a (дата обращения: 25.02.2016).
27. Россия и Китай договорились о создании Российско-Китайского фонда агропромышленного развития на Дальнем Востоке. Официальный сайт Минвостокразвития РФ. – 2015. – 17 дек. URL: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=3950 (дата обращения: 19.03.2016).
28. Фонд развития Дальнего Востока, Harbin Bank и СТВС Bank обсудили перспективы сотрудничества. Официальный сайт Минвостокразвития РФ. – 2016. – 29 февр. URL: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4066 (дата обращения: 19.03.2016).
29. Сто совместных проектов для инвестирования // Газета «Тихоокеанская звезда». – 2016. – 18 февр. URL: https://toz.khv.ru/novosti-kheyluntszyanskoy-ekonomiki/ (дата обращения: 18.02.2016).
30. Дальневосточную еду зафондирует Китай. Официальный сайт Правительства Хабаровского края. – 2015. – 19 нояб. URL: https://khabkrai.ru/TOSER/Novosti-TOSER/148246?media=print (дата обращения: 19.02.2016).
31. В рамках 13-й пятилетки необходимо усиливать сотрудничество с РФ – минсельхоз КНР. Агентство экономической информации «Прайм». – 2016. –

7 март. URL: http://1prime.ru/News/20160307/824049441.html (дата обращения: 09.03.2016).
32. В теплицах уже зреет помидор. Газета «Тихоокеанская звезда». – 2016. – 9 февр. URL: https://toz.khv.ru/news/v_teplitsakh_uzhe_zreet_pomidor (дата обращения: 09.02.2016).
33. Корейским компаниям презентуют агропромышленные возможности Дальнего Востока. Официальный сайт Минвостокразвития РФ. – 2016. – 19 февр. URL: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4046 (дата обращения: 20.02.2016).
34. *Антонова Н.Е.* Лесной комплекс Дальнего Востока: реалии и возможности российско-китайского взаимодействия // ЭКО. – 2014. – № 6. – С. 40–55.
35. Wood Resources International: в 2015 г. Китай увеличил импорт российских пиломатериалов на 20% // Новости Lesprom Network. – 2016. – 11 март. URL: http://www.lesprom.com/ru/news/72397 (дата обращения: 12.03.2016).
36. В 2015 г. Китай сократил импорт пиловочника из России на 7% // Новости Lesprom Network. – 2016. – 02 март. URL: http://www.lesprom.com/ru/news/72279/ (дата обращения: 02.03.2016).
37. В 2011–2015 гг. в Китае посадили леса на площади 30 млн га // Russian.news.cn. – 2016. – 10 янв. URL: http://russian.news.cn/2016-01/10/c_134995541.htm (дата обращения: 02.03.2016).
38. Китайская компания инвестирует 7 млрд рублей в строительство лесоперерабатывающего комплекса в Сахалинской области // Новости Lesprom Network. – 2015. – 08 сент. URL: http://lesprominform.ru/news/branch/7012-kitajjskaja-kompanija-investiruet-7-mlrd-rublejj.html (дата обращения: 02.03.2016).
39. Сахалин и Китай запустят совместные проекты в лесопереработке и туризме // Электронное периодическое издание Sakhalin.info. – 2016. – 21 янв. URL: https://www.sakhalin.info/news/111045/ (дата обращения: 02.03.2016).
40. Алданский район станет индустриальной площадкой для российско-китайского предпринимательства // Якутское-Саха информационное агентство Ясия.ru. – 2016. – 9 март. URL: http://ysia.ru/territoriya/kitajskaya-delegatsiya-posetila-aldanskij-rajon/ (дата обращения: 12.03.2016).
41. Китай и Россия заинтересованы в создании совместного предприятия на базе «Аркаима». Официальный сайт Правительства Хабаровского края. – 2015. – 28 окт. URL: https://www.khabkrai.ru/events/news/147324 (дата обращения: 12.02.2016).
42. *Антонова Н.Е.* Нужна ли господдержка лесному комплексу Дальнего Востока? //ЭКО. – 2015.– № 7.– С. 16–34.
43. В Санкт-Петербурге состоялось 2-е заседание Межправительственной Российско-Китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству. Сайт Российско-Китайского делового совета. – 2015. – 18 июн. URL: http://www.rcbc.ru/doc/1586 (дата обращения: 12.02.2016).
44. Автономия вТОРила // Коммерсантъ. – 2015. – 21 июл. URL: http://www.kommersant.ru/doc/2772237 (дата обращения: 12.02.2016).

ПЕРСПЕКТИВЫ «ЗЕЛЕНОГО» РОСТА НА ВОСТОКЕ РОССИИ И НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ[1]

И.П. ГЛАЗЫРИНА, *доктор экономических наук, профессор, зав. лабораторией*
И.А. ЗАБЕЛИНА, *кандидат экономических наук, Институт природных ресурсов, экологии и криологии СО РАН, кафедра Прикладной информатики и математики Забайкальского государственного университета, Чита*

Экономический пояс Шелкового пути и «зеленая» экономика

Стратегия Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) была представлена президентом КНР Си Цзиньпинем в 2013 г. Целью этого нового направления стратегических усилий Китая было объявлено «продвижение сотрудничества, развития и процветания стран Азии, Европы и Африки» [1. С. 65]. Новая глобальная инициатива Китая привлекла беспрецедентное внимание политиков, бизнеса, научного сообщества, СМИ, общественности. На востоке России эта идея вызвала как повышенные ожидания новых драйверов развития, так и опасения. Многолетний опыт трансграничного сотрудничества говорит о том, что вместе с перспективами приходят и проблемы. В том числе – экологические, так как экономика регионов Сибири и Дальнего Востока имеет устойчивую сырьевую специализацию [2].

В секторах, связанных с природопользованием, мы довольно часто наблюдаем проявления экологически неравноценного обмена [3–4], когда выгоды достаются одним субъектам природопользования, а последствия негативного воздействия на природные системы – другим. Диспаритет выступает в различных формах: между компаниями и местным населением, между различными территориями (например, в случаях загрязнения водных объектов), между субъектами РФ (пополнение бюджетов от использования природных ресурсов нередко происходит не

[1] №7 2016. Работа выполнена в рамках Программы фундаментальных исследований СО РАН (проект IX.88.1.6.).

там, где добывают, а там, где зарегистрирована компания), между странами (в случае сырьевой ориентации экспорта) и др.

С началом экономического роста в России в регионах, богатых природными ресурсами, наметились тенденции экологически неравноценного обмена, которые к настоящему времени остаются малоизученными, особенно в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Здесь специфическую роль играют и трансграничные отношения с быстрорастущей экономикой КНР. Предварительный анализ работ в этой области говорит о том, что этих условиях необходимо ставить задачу совершенствования и развития конкретных институтов, направленных на реализацию экологического предназначения природно-ресурсной ренты (в соответствии с концепцией Е.В. Рюминой [5–6].

Ситуации экологически неравноценного обмена в России обычно возникают вследствие противоречий интересов ресурсных компаний и местного населения. Часто они усугубляются еще и тем, что растущие доходы добывающих компаний не сопровождаются адекватным ростом благосостояния населения природно-ресурсных территорий. Иногда противоречия проявляются в виде явных экологических конфликтов, иногда эти конфликты не отражаются в акциях и протестах, но после долгой латентной фазы находят свой выход в оттоке населения в более благополучные места [7]. Особенно на востоке страны, где население настороженно относится к участию КНР в российской экономической жизни [8], и вопрос о том, что нас ждет в случае торжества идеи ЭПШП, встает самым естественным образом.

Наибольшую озабоченность вызывают экологические последствия российско-китайского сотрудничества в силу сложившейся за последние годы негативной репутации китайских инвестиционных инициатив во многих развивающихся странах. Ведь немало примеров, когда за сиюминутные выгоды общество платит необратимыми изменениями экосистем и даже экологической катастрофой. При этом основных экономических бенефициаров (в частности, инвесторов) эти последствия часто не затрагивают – все экологические издержки достаются населению природно-ресурсных регионов [9].

Очевидно, что с каждым новым производством будет связано дополнительное антропогенное воздействие на природную среду [10–11]. За дополнительные доходы и рост благосостояния

надо будет заплатить определенную «экологическую цену». Не будет ли она слишком высока? Как определить, является ли эта цена разумной и приемлемой в долгосрочном плане? В статье предлагается инструментарий для такой оценки эколого-экономических процессов в динамике, основанный на концепции «зеленой» экономики.

«Цвет» экономического роста

Одним из первых исследований, посвященных «зеленой» экономике, была книга «Blueprint for a Green Economy» [12]. В ней исследовалась проблема взаимозаменяемости природного и физического капитала. Концепции и принципы «зеленой» экономики позже были представлены в докладе программы ООН по окружающей среде «Навстречу "зеленой" экономике: пути к устойчивому развитию и искоренению бедности». «Зеленая» экономика, по определению ЮНЕП [13], является «экономической системой, которая приводит к улучшению благополучия человека и социальной справедливости, при значительном снижении экологических рисков и истощения природных ресурсов, а также при повышении качества природной среды. ЮНЕП подчеркивает, что в «зеленой» экономике «рост доходов и занятости вследствие государственных и частных инвестиций сопровождается сокращением выбросов и сбросов загрязняющих веществ, повышением эффективности использования энергии и ресурсов и предотвращением потери биоразнообразия и экосистемных услуг» [13. С. 17]. Принципиально важной задачей является эффективное использование природного капитала [14]. Одной из ключевых целей «зеленой» экономики является искоренение нищеты: в докладе ЮНЕП утверждается, что переход к «зеленой» экономике может способствовать сокращению ее масштабов.

Под термином «зеленый рост» в большинстве работ понимается путь развития, ведущий к достижению целей «зеленой» экономики и предполагающий увеличение валового внутреннего продукта [15–17]. Однако это определение требует, несомненно, количественных инструментов «диагностики», использование которых могло бы дать ответ на вопрос: а действительно ли наблюдаемый рост является «зеленым?». Концептуальная схема была предложена П. Виктором в работе [18]. Он использовал один из хорошо известных индикаторов эко-интенсивности: объем выбросов углерода в расчете на единицу внутреннего валового продукта (ВВП), и на

этой основе разработал некоторое правило, которое позволяет характеризовать динамику развития как «зеленый», «коричневый» или «черный» рост по отношению к климатическим последствиям хозяйственной деятельности (его можно применить также к характеристикам экономического спада). Эта работа была представлена в докладе при вручении ему премии им. Кеннета Боулдинга в 2014 г. в Рейкьявике; его расчеты показали, что экономический рост в Канаде за последние десятилетия может быть охарактеризован преимущественно как «коричневый».

Модель П. Виктора была использована в работе [19] для оценки динамики китайской экономики, также по отношению к выбросам углерода. Авторы показали, что для периода с 1971 г. по 2010 г. экономический рост в Китае был «черным» или «коричневым». Определенные улучшения наблюдаются с 2005 г.

Но цели «зеленой» экономики значительно шире, чем снижение выбросов парниковых газов. Количественные показатели «зеленого» роста необходимы для отслеживания ситуации по отношению к выбросам загрязняющих веществ в атмосферу, сбросам неочищенных сточных вод, разрушению экосистем. В статье [20] представлена общая модель, разработанная на основе схемы П. Виктора, позволяющая определить «цвет» экономического роста в более широком контексте и использованная для оценки динамики регионального лесопользования. Здесь мы приводим ее краткое описание.

Исходными расчетными параметрами модели также являются индикаторы эко-интенсивности, то есть удельные показатели, отражающие величину антропогенного воздействия в расчете на единицу произведенной добавленной стоимости, на одного занятого в экономике, на душу населения и т.д. [21–22].

На рис. 1 представлена общая концепция модели. На графике по горизонтальной оси откладывается один из показателей эко-интенсивности (ЭИ) или ресурсоемкости. Он всегда является отношением экологической нагрузки, или изъятия природных ресурсов, и экономического результата (ЭР). Этот показатель может количественно характеризовать удельный объем выбросов вредных веществ в атмосферу, объемы произведенных и необезвреженных (не утилизированных) отходов, загрязненных сточных вод и др., а также может относиться к объему заготовленной древесины, добытых полезных ископаемых, водоотведению и др. Таким образом,

горизонтальная ось служит для определения удельных показателей воздействия на природные системы (использования природного капитала) в расчете на единицу экономического результата. На вертикальной оси показан собственно экономический результат (это могут быть ВВП/ВРП, доходы от конкретного вида экономической деятельности, в том числе бюджетные, заработная плата, количество рабочих мест и др.). Точкой I_0 обозначено начальное соотношение между ЭИ и ЭР.

Кривая Г определяется уравнением ЭИ·ЭР=const. Таким образом, точки, лежащие на кривой Г (которая, очевидно, является гиперболой), характеризуются одинаковым состоянием антропогенной нагрузки – таким же, как в точке I_0. Точки, расположенные ниже кривой Г, определяют такие соотношения между ЭР и ЭИ, при которых общее негативное воздействие на окружающую среду (или объем использованных природных ресурсов) меньше, чем в точке I_0. Соответственно, в точках, лежащих выше кривой Г, негативное воздействие больше.

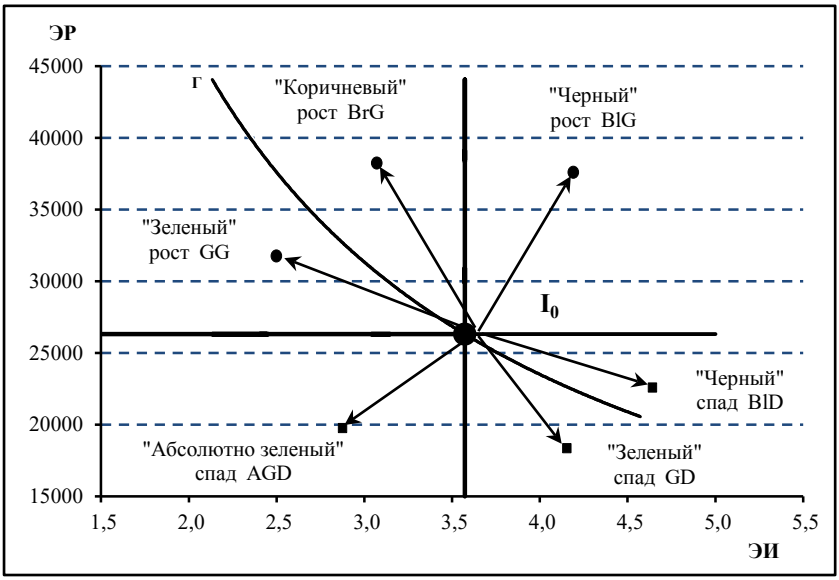


Рис. 1. Эколого-экономические зоны в концепции «зеленого роста» [20]

Вертикальная линия, соответствующая ЭИ=ЭИ(I_0), горизонтальная линия, соответствующая ЭР=ЭР(I_0), и кривая Г делят плоскость на шесть зон, каждая из которых может быть охарактеризована в терминах «зеленого» роста (табл. 1). Важно подчеркнуть, что распределение по зонам с использованием данной модели зависит от выбора начальной точки I_0, определяется эколого-экономическими характеристиками того состояния изучаемой системы, которое она фиксирует, и в этом смысле оно относительно.

Таблица

Эколого-экономические зоны в концепции «зеленого роста» [20]

Зона	Характеристика
Зона «зеленого» роста: GG	Переход от точки I_0 в любую точку этой зоны означает увеличение экономического результата при одновременном снижении как удельной, так и общей нагрузки на окружающую среду.
Зона «коричневого» роста: BrG	При переходе от I_0 в любую точку этой зоны удельное негативное воздействие снижается, но общее – растет, при этом улучшается и экономический результат.
Зона «черного» роста: BlG	При переходе в эту зону улучшается экономический результат при росте как удельного, так и общего негативного воздействия.
Зона «черного» спада: BlD	При переходе в эту зону экономический результат снижается, при росте как удельного, так и общего негативного воздействия.
Зона «зеленого» спада: GD	При переходе в эту зону при росте удельного негативного воздействия экономический результат и общее воздействие снижаются.
Зона «абсолютно «зеленого» спада: AGD	При переходе в эту зону снижаются общее и удельное негативное воздействие, а также экономический результат.

В начале Шелкового пути: эколого-экономическая динамика в восточных регионах России

В данном разделе представлены результаты расчетов для определения «цвета» экономического роста в контексте выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и сбросов неочищенных сточных вод в целом по России и для приграничных регионов востока страны, которые, вероятно, будут испытывать самое не-

посредственное влияние развития Экономического пояса Шелкового пути. Наличие исходной информации позволило оценить эту динамику в период с 2000 г. по 2013 г.; 2000 г. был выбран как начальная точка (I_0). В качестве экономического результата использован валовый региональный продукт (ВРП), для России – ВВП, в сопоставимых ценах по отношению к 2000 г.

Большинство рассматриваемых регионов не испытывают дефицита водных ресурсов, на обширной территории этой части России сохранилось много водных объектов с высоким качеством воды и почти нетронутыми экосистемами. Однако во многих населенных пунктах, и не только в крупных, проблема загрязнения воды уже стоит очень остро. На востоке России есть несколько крупных рек, бассейны которых разделены государственными границами между Россией, Китаем и Монголией – Селенга, Амур, Аргунь и др. Деградация водных экосистем в ряде случаев связана с трансграничными воздействиями (р. Аргунь, Сунгари, Онон, Селенга, Амур). Отмечены существенные негативные изменения ихтиофауны в бассейне Верхнего Амура [23–24]. Поэтому важнейшим индикатором является эко-интенсивность по отношению к сбросам неочищенных сточных вод (E_{ww}).

Система платежей за негативное воздействие на окружающую среду, законодательно веденная в России с 1992 г., оказала определенное положительное влияние и привела к удельному снижению загрязнений по целому ряду показателей, то есть способствовала улучшению качества экономического роста. Как показано на рис. 2, по отношению к сбросам неочищенных сточных вод Россия и большинство восточных приграничных регионов после 2000 г. устойчиво находились в зоне «зеленого» роста (хотя здесь необходимо отметить несовершенство производственного контроля, вследствие чего реальные показатели могут быть хуже номинальных). Однако на графиках для Амурской области и Забайкальского края присутствуют и точки «коричневого» роста, а для Еврейской АО практически вся траектория роста находится в «коричневой» зоне.

Были рассмотрены также выбросы в атмосферу основных загрязнителей: SO_2, NO_x, твердых частиц, гидрокарбонатов, окиси углерода; они обозначены как E_{SO_2}, E_{NO_x}, E_{ss}, E_{HC}, E_{CO} соответственно. Символом E_{total} обозначено суммарное загрязнение. Результаты расчетов представлены в табл. 2. Они показывают

высокую дифференциацию регионов по этим индикаторам. Наиболее благополучная ситуация – в Хабаровском и Приморском краях. Наименее – в Амурской и Еврейской областях, где мы видим значительное число точек «черного» роста. В целом по России точка «черного» роста (по отношению к атмосферным выбросам) зафиксирована лишь однажды – в 2004 г. по выбросам углерода.



Российская Федерация



Забайкальский край



Иркутская область



Республика Бурятия

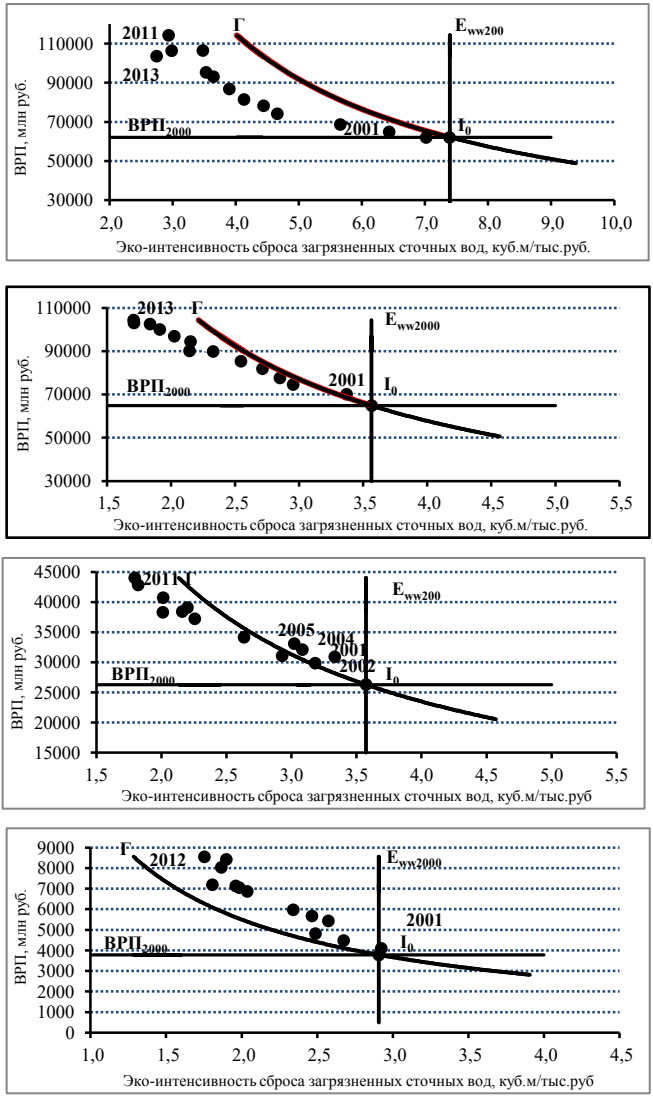


Рис.2. «Цвет» экономического роста в России в 2000–2013 гг.: экоинтенсивность сброса неочищенных сточных вод, $м^3$/тыс. руб.

Таблица 2

Эколого-экономические зоны для восточных регионов России

Страна, регион / показатель эко-интенсивности		«Зеленый» рост	«Коричневый» рост	«Черный» рост
1		2	3	4
Российская Федерация	E_{total}	+ (2013)	+ (2001-2012)	
	E_{SO2}	+		
	E_{NOx}	+ (2004-2005)	+ (2006-2013)	
	E_{CO}		+ (2005-2013)	+ (2004)
	E_{ss}	+		
	E_{HC}		+	
Забайкальский край	E_{total}	+		
	E_{SO2}	+		
	E_{NOx}	+ (2012)	+ (2004-2011, 2013)	
	E_{CO}	+ (2004, 2009, 2011-2013)	+ (2005-2008, 2010)	
	E_{ss}	+		
	E_{HC}			+
Амурская область	E_{total}	+ (2001-2003)	+ (2004-2013)	
	E_{SO2}	+ (2004-2006, 2008-2001, 2013)	+ (2007, 2012)	
	E_{NOx}		+ (2004-2008)	+ (2009-2013)
	E_{CO}			+
	E_{ss}	+ (2005-2010)	+ (2004, 2011-2013)	
	E_{HC}		+ (2005)	+ (2004, 2006-2013)
Иркутская область	E_{total}	+ (2001-2006)	+ (2007-2013)	
	E_{SO2}		+ (2004-2011, 2013)	+ (2012)
	E_{NOx}	+ (2005-2006)	+ (2004, 2007-2011, 2013)	+ (2012)
	E_{CO}	+ (2004-2007, 2009-2010)	+ (2008, 2011-2013)	
	E_{ss}	+		
	E_{HC}	+ (2004, 2008-2011)	+ (2005-2007, 2012-2013)	

Окончание табл. 2

1		2	3	4
Республика Бурятия	E_{total}	+ (2003-2007, 2009-2011)	+ (2001-2002, 2008, 2012-2013)	
	E_{SO2}	+ (2004-2008, 2010-2011)	+ (2009, 2012-2013)	
	E_{NOx}	+ (2004-2007)	+ (2008-2013)	
	E_{CO}	+ (2009)	+ (2004-2008, 2010-2013)	
	E_{ss}	+ (2004-2007, 2009-2013)	+ (2008)	
	E_{HC}		+ (2005-2009)	+ (2004, 2010-2013)
Приморский край	E_{total}	+ (2004-2013)		+ (2001-2003)
	E_{SO2}	+ (2004, 2006-2013)	+ (2005)	
	E_{NOx}		+	
	E_{CO}	+ (2006-2013)	+ (2004-2005)	
	E_{ss}	+		
	E_{HC}			+
Хабаровский край	E_{total}	+ (2001-2002, 2005-2013)	+ (2003-2004)	
	E_{SO2}	+		
	E_{NOx}	+ (2005-2013)	+ (2004)	
	E_{CO}	+		
	E_{ss}	+ (2006-2013)	+ (2004-2005)	
	E_{HC}			+
Еврейская АО	E_{total}		+ (2005-2013)	+ (2001-2005)
	E_{SO2}	+ (2006-2013)	+ (2004-2005)	
	E_{NOx}		+ (2004, 2008-2013)	+ (2005-2007)
	E_{CO}			+
	E_{ss}		+ (2006-2013)	+ (2004-2005)
	E_{HC}		+ (2008-2009)	+ (2004-2007, 2010-2012)

* *
*

Анализ текстов программных документов РФ, посвященных развитию востока страны, показывает, что декларированные в них цели в полной мере соответствуют основным положениям концепции «зеленой» экономики. Правда, это относится в основном

к «текстовой части» программ, и, как правило, не находит отражения в приложениях, содержащих перечни проектов. Тем не менее в них отчетливо выражен общественный запрос на экологизацию социально-экономических отношений. Поэтому принципиальной позицией России при формировании проектов и программ Экономического пояса Шелкового пути должно стать недопущение изменения существующей эколого-экономической динамики в худшую сторону. В настоящее время репутация совместных российско-китайских инициатив (как в экологическом, так и в социально-экономическом плане) почти во всех отраслях – в недропользовании, в сельском хозяйстве, в лесопользовании – оставляет желать лучшего. Только в случае, если возникшее недоверие будет преодолено, и расширение сотрудничества принесет действительно позитивные результаты, можно будет говорить о том, что перспективы, открывшиеся в рамках этого проекта, будут реализованы.

Результаты предыдущего раздела выявляют эколого-экономические тренды развития восточных приграничных регионов России, сформировавшиеся к началу реализации идеи Экономического пояса Шелкового пути. Они могут служить исходной информацией при разработке планов, программ и проектов в рамках трансграничного сотрудничества. В терминах «цвета» экономического роста это означает, что эколого-экономические траектории развития регионов должны соответствовать направлению движения к «зеленой» экономике и находиться (или, по крайней мере, приближаться) к зонам «зеленого» роста.

Если показатели эко-интенсивности новых проектов будут ниже, чем существующие в регионе, то их реализация приведет к снижению общей эко-интенсивности и, по крайней мере, не станет причиной перехода траектории развития в зону «черного» роста. Но, как видно из нашей модели, это не гарантирует попадание в зону «зеленого» роста: при снижении удельного негативного воздействия общая нагрузка на природную среду может возрастать, то есть рост будет «коричневым». **Снижение эко-интенсивности является необходимым, но не достаточным условием для «зеленого» роста. При сохранении прежних уровней загрязнения с каждым новым проектом, даже с относительно «щадящим» антропогенным воздействием, регион будет обречен на «коричневый» рост. Для перехода к «зеленому» росту (или сохранения «зеленого» тренда развития) необ-**

ходима параллельная экологическая модернизация существующих производств, позволяющая снизить общее воздействие за счет использования новых технологий, повышения энергоэффективности и др. Если мы ставим задачу, чтобы Новый Шелковый путь стал дорогой к «зеленой» экономике, это должно стать основополагающим принципом при разработке моделей сотрудничества.

В контексте данной работы важно, что в основных документах руководства КНР последних лет, в том числе посвященных Экономическому поясу Шелкового пути, были явно сформулированы экологические цели: «ключевая идеология – это уважать природу, следовать природе, защищать природу и стремиться к устойчивому развитию» [1. С. 69]. Параллельно осуществляется строительство «Экологической цивилизации [25, 26], о которой официально объявлено в документе Коммунистической партии Китая «Позиция об ускорении продвижения строительства Экологической цивилизации». В этом же направлении идет системное развитие процедур обеспечения экологической ответственности финансовых институтов за те проекты, на реализацию которых они выделяют кредиты [27]. Это дает надежду на понимание китайской стороны в вопросах экологизации региональной экономики.

Кроме того, расчеты, представленные в работе [28], демонстрируют, что показатели эко-интенсивности китайской экономики и ее сопредельных по отношению к России провинций значительно лучше, чем в восточных российских регионах. Поэтому технологическое сотрудничество может дать положительные результаты в плане экологической модернизации региональной экономики. Однако для этого необходимо целенаправленное стимулирование этих процессов. Если современные экологически безопасные технологии не получат в России сравнительных преимуществ или государственной поддержки для внедрения, то велика опасность, что вместо них в Россию по Новому Шелковому пути «придет» устаревшее оборудование с заводов, которые в настоящее время активно закрываются в КНР из-за высокого и неприемлемого с точки зрения целей Экологической цивилизации негативного воздействия на окружающую среду.

Литература

1. *Dong Suocheng, Li Zehong, Li Yu, Shi Guangyi, Yu Huilu, Wang Juanle, Li Jun, Mao Qiliang Huang Yongbin.* Resources, Environment and Economic Patterns and Sustainable Development Modes of the Silk Road Economic Belt // Journal of Resources and Ecology. – 2015. – 6(2) – P. 65–72.
2. *Ломакина Н.В.* Промышленное развитие Дальнего Востока России и Северовостока Китая: цели, результаты и возможности для сотрудничества// ЭКО. – 2014. – № 6. – С. 40–55.
3. *Hornborg A., McNeil J.R., Martinez-Alier J.* Rethinking Environmental History. – Altamira Press, 2007. – 420 p.
4. *Nordlund C.* Social ecography. International trade, network analysis and Emmanuelian conceptualization of ecologically unequal exchange// Lund studies in human ecology. – Lund University, 2010. – 299 p.
5. *Рюмина Е.В.* Анализ эколого-экономических взаимодействий. – М.: Наука, 2000. – 158 с.
6. *Рюмина Е.В.* Экологическая версия предназначения природной ренты // Экономическая наука современной России. – 2001. – № 2. – С. 11–22.
7. *Соболева С.В., Григорьев Ю.А., Смирнова Н.Е., Чудаева О.В.* Особенности формирования населения приграничных территорий Сибири // ЭКО. – 2014. – № 11. – С. 20–35.
8. *Калугина З.И., Фадеева О.П.* Восточное приграничье России: альтернативы сельского развития // ЭКО. – 2016. – № 1 – С. 36–48.
9. *Корытный Л.М.* Социально-экономические, геополитические и социокультурные проблемы развития приграничных регионов России // География и природные ресурсы. – 2015. – № 4. – С. 192–193.
10. *Забелина И.А., Клевакина Е.А.* Эколого-экономические аспекты природопользования и проблемы приграничного сотрудничества в регионах Сибири // ЭКО. – 2011. – № 9. – С. 155–166.
11. *Фалейчик Л.М., Кирилюк О.К., Помазкова Н.В.* Опыт применения ГИС-технологий для оценки масштабов воздействия горнопромышленного комплекса на природные системы Юго-Востока Забайкалья // Вестник ЗабГУ. – 2013. – № 6 (97). – С. 64–79.
12. *Pearce D.W., Markandia A., Barbier E.B.* Blueprint for a Green Economy. London: Earthscan,1989. – 192 p.
13. Навстречу «зеленой экономике»: пути к устойчивому развитию и искоренению бедности. ЮНЕП, 2011. URL: http://www.sustainabledevelopment.ru/upload/File/Reports/ ISD_UNEP_GE_Rus.pdf (дата обращения: 26.03.2016).
14. *Титова Г.Д.* Понятие «природный капитал», развитие методологии и методов его экономической оценки // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 7: Геология. География. – 2014. – № 1. – С. 114–124.
15. *Бобылев С.Н.* Экономическая неустойчивость: шанс для «зеленой» экономики? / Доклад о человеческом развитии в Российской Федерации за 2014 год / под ред. Л.М. Григорьева и С.Н. Бобылева. – М.: Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации, 2014. – 204 с.
16. *De Boer Y., Meier J., Bickersteth S.* Green Growth in Practice: Green Growth Best practice Initiative. – 2014.

17.OECD. Towards green growth. A summary for policy makers. OECD, Paris. – 2011. URL: http://oecd.org/greengrowth/48012345.pdf (дата обращения: 26.03.2016).
18.*Victor P.* The Kenneth E. Boulding Memorial Award 2014: Ecological economics: A personal journey // Ecological Economics. – 2015. – V. 109. – P. 93–100.
19.*Shang Yongmin, Si Yuefang, Zang Gang.* Black or Green? Economic growth patterns in China under low carbon economy targets // Journal of Resources and Ecology. – 2015. – 6 (5). – P. 310–317.
20.*Глазырина И.П., Фалейчик Л.М., Яковлева К.А.* Социально-экономическая эффективность и «зеленый» рост регионального лесопользования // География и природные ресурсы. – 2015. – № 4. – С. 17–25.
21.Экологические индикаторы качества роста региональной экономики / под. ред. И.П. Глазыриной, И.М. Потравного. – М.: НИА-Природа, 2005. – 306 с.
22.*De Haan M.* Accounting for goods and bads. – Voorburg: Statistics Netherlands, 2004. – 216 p.
23.*Михеев И.Е.* Ихтиоценозы трансграничных рек Онон и Аргунь на территории России (Забайкальский край) // Экосистемы Центральной Азии в современных условиях социально-экономического развития: Материалы междунар. конф. Том 2. Улан-Батор (Монголия), 8-12 сентября 2015 г. – Улан-Батор: Бэмби Сан, 2015. – С. 69–71.
24.*Михеев И.Е.* Экосистемные услуги как инструмент защиты биоценозов малых рек // Рыбоводство и рыбное хозяйство. - 2015. – № 4. – С. 3–7.
25.URL: http://news.xinhuanet.com/politics/2015-05/05/c_1115187518.htm (дата обращения: 21.03.2016).
26.URL: http://m.russian.china.org.cn/russian/doc_1_26350_354805.html (дата обращения: 21.02.2016).
27.*Глазырина И.П., Симонов Е.А.* Экологическая цивилизация» Китая: новые вызовы или новые перспективы для России? // ЭКО. – 2015. – №7. – С.52–72.
28.Природный капитал региона и российско-китайские трансграничные отношения: перспективы и риски / под ред. И.П. Глазыриной, Л.М. Фалейчик. – Чита: Изд-во ЗабГУ, 2014. – 527 с.



РАЗДЕЛ V. Зарубежное сотрудничество

ВЗГЛЯД НА ПРОБЛЕМЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ИЗ СТРАН ЮВА ИЛИ «ЗАЗЕРКАЛЬНОЕ ОТРАЖЕНИЕ»[1]

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

Употребляя словосочетание «зеркальное отражение», обычно стремятся подчеркнуть идентичность, схожесть представлений различных людей о том или ином объекте или явлении. При этом, однако, не исключается наличия обратного порядка расположения рассматриваемых объектов и явлений во времени и в пространстве. Это касается и мнений, и точек зрения и т.д.

Зазеркалье, придуманное Льюисом Кэрроллом (не только писателем, но и математиком и мыслителем), никак не похоже или, в лучшем случае, мало связано с той реальностью, в которой мы живем.

Феномен «зазеркалья» дает возможность представить многие из тех явлений и процессов, с которыми имеет дело экономика - от домашних хозяйств до проблем мирового порядка. Всеобщее стремление к минимизации энтропии и затрат энергии в конечном счете ведет к тому, что очень часто теоретические представления и реализуемые на их основе шаги и меры по развитию экономики разительно отличаются от того, что имеется на самом деле (иными словами, «жизнь идет своим путем»). Многое, конечно, зависит от системы измерителей и ценностных предпочтений - в конечном счете, той общей «картины мироздания», которая есть у каждого из нас.

Все эти соображения неизбежно приходят в голову при попытках осмыслить, что происходит с экономикой в контексте, на-

[1] №3 2017.

пример, межстрановых сопоставлений. Несмотря на всю их условность, они тем не менее очень важны – особенно в том случае, когда страны стремятся к сотрудничеству и взаимодействию в тех или иных сферах. Одним из таких направлений (о чем наш журнал неоднократно писал и будет продолжать эту тему) является «поворот на Восток» – развитие экономического сотрудничества России с Китаем, а также странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Межстрановые оценки имеют много разных ракурсов и уровней – от сопоставления системы согласованных макропоказателей до оценки отдельных направлений экономического сотрудничества. При этом очень важен анализ явлений и событий на микроуровне (проведение «полевых исследований» и дискурсов).

Пример такого «зазеркального отражения», например, развития экономики Новосибирской области – состоявшаяся в феврале 2017 г. встреча в ИЭОПП СО РАН с членами «Японской ассоциации по торговле с Россией и новыми независимыми государствами»[1]. Наши уважаемые коллеги говорили на встрече о своем видении экономики Новосибирской области на основе регионального бизнеса во внешнеэкономических связях с Японией. Примечательно, что в то же самое время в Новосибирске с продолжительным визитом находились руководители госкорпорации «РОСНАНО». Поэтому было вполне ожидаемо, что японские коллеги будут отталкиваться от экономических связей и взаимодействий, сложившихся прежде всего с предприятиями научно-технической сферы города и окружающей его агломерации.

Увы, проведенный японскими коллегами анализ внешнеторговых связей Японии с предприятиями Новосибирска показал весьма неожиданную картину. Новосибирск и расположенная в радиусе 100–200 км агломерация ведут весьма активные внешнеэкономические связи с Японией в связи с поставкой всего двух (!!!) товаров – антрацита (угля высокого качества, применяемого для получения кокса, электродов и пр.), а также... гречки. Причем, экспорт последней растет стремительными темпами – в 2015 г. ее поставки из России (главным образом, Алтайского края и Новосибирской области) составили 11396 т (20,3% от общего объема поставок в Японию данной сельхозкультуры).

[1] URL: http://www.rotobo.aor.jp/

Конечно, такое «зазеркальное отражение» отчасти связано с особенностями статистики (высокотехнологичные товары и услуги, производимые или создаваемые в Новосибирске, могут стать составляющими более сложных изделий, экспорт которых отражается в статистике других регионов).

Однако существа вопроса этот пример не меняет: «зазеркальное отражение» – представление о Новосибирске (безусловно, одном из лидеров высокотехнологичной промышленности в современной России) с позиций его вклада во внешнеэкономические связи с Японией кардинально отличается от «зеркального отражения» внутри страны.

Тематическую подборку, предлагаемую вниманию читателя, определенно можно назвать «зазеркальным отражением» той экономической политики России, тех шагов и подходов, которые в настоящее время предпринимаются на востоке страны. Наши уважаемые авторы – коллеги из университетов и ведущих исследовательских центров Республики Корея, Китая и Японии – представляют свой взгляд на то, что и как делается в сфере развития экономики Сибири и Дальнего Востока.

Так, например, подходы к реализации территорий опережающего развития (ТОР) на востоке страны (статья Хонгёла Хана) «не слишком отличаются от целей промышленной и торговой политики обычных территорий», и в целом «экономика России не только очень слабо включена в глобальную производственно-сбытовую сеть, но и коренным образом не меняется даже после модернизации отраслевой структуры». Среди причин «зазеркальности» экономики России видятся две ключевые – действие в рамках традиционных взглядов на мировое экономическое развитие (в контексте глобализации, которая «во многих отношениях достигла своего предела»), а также стремление к созданию «возможностей для снабжения, а не спроса на поставки». В мире и в АТР стремительно развивается процесс «горизонтальной внутриотраслевой торговли и торговли между предприятиями» и активно формируются различные формы кооперации в рамках системы разделения труда с соседними странами.

Само по себе формирование ТОРов без укрепления горизонтальной экономической интеграции со странами АТР – малопродуктивное направление развития и стимулирования экономической активности на востоке России (статья Цзе Ши). Например, планы китайской стороны по развитию проектов сотрудничества

«в области использования портов, а также инвестиций, торговли, труда, трансграничного сотрудничества» сдерживаются из-за «запаздывающей стратегии и неблагоприятной законодательной и инвестиционной среды».

Любая хозяйственная деятельность – это процесс взаимодействия людей, поэтому проекция взгляда на экономические процессы – как из «предзеркалья», так и «зазеркалья» – на уровне конкретных людей и конкретных хозяйствующих субъектов имеет значительное своеобразие. В его основе – прагматизм и сопоставление реальных экономических затрат и выгод.

Нельзя не согласиться в этой связи с соображениями (см. статью Норио Хори) относительно того, что «...установившиеся связи между экономическими субъектами и местными жителями в приграничных областях меняют и стереотипы, и позиционирование приграничных районов». В частности, «использование китайских рабочих-мигрантов является одним из главных способов сохранения сельского хозяйства в Еврейской автономной области». При этом данный процесс в большой мере связан со «значительным спросом местных предприятий на ...квалифицированный труд в некоторых секторах сельского хозяйства в условиях серьезного дефицита предложения местной рабочей силы».

Сближение «зазеркального» и «зеркального» отражений экономических процессов, и не только на востоке России, во многом зависит от того, в какой мере и как будет преодолен разрыв между декларируемым (желаемым) состоянием экономики и тем, в котором она находится на самом деле. Роль научного и профессионального сообщества в этом более чем значительна.

КИТАЙСКИЙ ФАКТОР НА НОВОМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ ВОСТОЧНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ[1]

Цзе Ши, *директор Центра международных исследований, Пекин, Китай*

Для России Китай – это самая большая соседняя страна, протяженность границ которой с Сибирью и Дальним Востоком России превышает 4000 км. Вдоль этой границы расположены 50 пар городов и поселков, разделенных либо рекой, либо небольшими участками пограничной территории. С давних времен эта географическая близость была ключевым фактором, влияющим на торговлю и взаимоотношения между двумя странами.

В середине XX в. политика России (тогда – в составе СССР), направленная на развитие востока страны, достигла замечательных успехов: восточные регионы стали промышленной, военной и энергетической базой России, что также способствовало экономическому развитию Китая в то время. Но за последние полвека совокупность международных и внутренних факторов обусловила отставание развития восточных регионов РФ от общероссийских темпов, что не только тормозит развитие страны в целом, но и может вызвать экономический и социальный кризис.

Для нескольких поколений русских развитие восточной части России было неотступной мечтой. Однако лишь после того как Президент РФ В.В. Путин, мечтающий о сильной стране, вернулся во власть, развитие восточных регионов страны было снова внесено в повестку дня. На саммите АТЭС во Владивостоке в 2012 г. говорилось о необходимости возобновления развития востока России. Возврат к этому вопросу в новый исторический период диктуется изменившимися условиями эпохи, и Китай как всесторонний стратегический партнер России займет незаменимое место на современном этапе развития востока России.

[1] №3 2017.

Геоэкономические и политические предпосылки развития востока России в новую эпоху

В начале XXI века стартовал новый этап политики развития восточной части России в контексте новой эры мироустройства. В мировом сообществе значимое место занял Азиатско-Тихоокеанский регион, страны которого, благодаря быстрому экономическому развитию, стали важной частью многополюсного международного порядка и двигателем глобального экономического роста. По прогнозам, за последующие 30 лет экономика Восточной, Юго-Восточной и Южной Азии составит половину мировой экономики. При этом в регионе будет быстро развиваться экономическая интеграция - на основе регионального сотрудничества и глобализации.

Россия, будучи евразийской страной, входит также в Азиатско-Тихоокеанский регион. Три четверти ее территории составляют Сибирь и Дальний Восток, которые принадлежат к небольшому числу мировых природных сокровищниц, обладая чрезвычайно разнообразными и богатыми запасами природных ресурсов. Так, здесь находится треть мировых энергетических ресурсов (из которых 20% составляет нефть, более 33% – природный газ и свыше половины – уголь) и более 70 видов полезных ископаемых. Запасы железной руды достигают 9 млрд т, а месторождения меди, алюминия, свинца, цинка, никеля, вольфрама, ртути, и т.д. занимают первое место во всех разведанных запасах мира. Магаданская область и Республика Саха – основные поставщики российского золота. Лесные ресурсы в дальневосточных регионах общей площадью в 764 млн га, составляют приблизительно 83% всех лесных массивов России. Кроме того, Сибирь и Дальний Восток обладают большими запасами воды, разнообразным животным миром, обширными землями, морскими портами и значительными возможностями для развития туризма. При всем том за долгие годы отсутствия внимания «центра» Сибирь и Дальний Восток превратились в зону «депрессии», особенно – по сравнению со смежными быстро развивающимися странами АТР.

Путинская политика «поворота на Восток» позволит объединить богатые ресурсы России и капитал и технологии стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), в результате чего российский Дальний Восток получит мощный импульс для своего социально-экономического развития и выхода на Азиатско-Тихо-

океанский рынок, а страны АТР – необходимые для них энергетические и минеральные ресурсы.

Ускоренное развитие Сибири и Дальнего Востока не только будет способствовать сбалансированному развитию востока и запада страны, но и позволит России укрепить свое уникальное положение в Евразии, связав Азию и Северную Америку с Европой новой транспортной артерией. Так, прокладка регулярного транспортного маршрута по Северному Ледовитому океану позволит сделать морское сообщение между Европой и Азией на 2800 км короче, чем южный морской путь через Малаккский пролив, что значительно сократит экономические и социальные издержки перевозок между азиатскими и европейскими странами.

Наконец, развитие восточных регионов России будет способствовать укреплению экономических и политических связей РФ с азиатскими странами и росту ее влияния как великой державы. Северо-Восточная Азия – один из важнейших регионов мира. У Китая, России, США, Японии и Кореи здесь есть общие интересы. Географические особенности России, заинтересованность стран Северо-Востока Азии в энергетических ресурсах и потенциальных транспортных путях России позволит ей играть жизненно важную роль в экономике Северо-Восточной Азии и мировой экономике в целом.

Новые факторы сотрудничества Китая и России на новом этапе

Глубокие изменения глобальных политических и экономических условий создают возможности для расширения сотрудничества Китая и России. С момента международного финансового кризиса сохраняется падение экономики во многих странах мира, происходит дифференциация экономических систем в процессе их оздоровления, и все государства связывают свои надежды с укреплением регионального сотрудничества и подготовкой новых стратегий развития на его основе. Китай и Россия также усиливают и совершенствуют сотрудничество в целях решения возникших проблем. Высказывания В.В. Путина и других представителей высшего руководства РФ свидетельствуют о том, что Россия рассматривает Китай в качестве самого важного экономического и торгового партнера и инвестора, активно прилагая усилия по ускорению разработки и продвижению политики региональной интеграции с Китаем.

Укрепление такого сотрудничества является не только разумным выбором для обеспечения устойчивого развития, но и острой необходимостью, обусловленной важностью полной открытости для внешнего мира и формирования новых образцов всестороннего и многоуровневого международного сотрудничества. Если Россия не возглавит усилия по развитию экономической интеграции со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Сибирь и Дальний Восток потеряют возможности для своего возрождения. Поэтому ей необходимо принять практические меры, которые обеспечили бы синхронизацию развития этих регионов с темпами, характерными для стран АТР. В свою очередь Китай, который благодаря своему географическому положению граничит со многими странами, хорошо понимает важность сотрудничества с соседями (включая Дальний Восток России) в строительстве своей экономики и экономики всей Восточной Азии.

Столкнувшись с необходимостью развития экономик и проведением преобразований в них в условиях глобальной стагнации, обе страны признают незаменимую роль друг друга в экономическом развитии и рассматривают в качестве привилегированных партнеров.

Подписанная лидерами России и Китая в сентябре 2009 г. Программа регионального сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири и восточными провинциями Китая на 2009–2018 гг. призвана сыграть важную роль в реализации регионального экономического сотрудничества. Обе страны в основном определились в отношении взаимодействия в реализации крупных проектов на востоке России, в первую очередь – в сфере энергоресурсов. Восточные регионы РФ будут наращивать добычу нефти и газа, продолжат строительство инфраструктуры для их доставки, а также будут расширять сотрудничество с Китаем в области электроэнергетики и в добыче угля. В экономическом и техническом сотрудничестве приграничных регионов предполагаемая Китаем инициатива Belt and Union Initiative («зонирование и объединение») – будет способствовать реальному взаимодействию обеих стран в развитии восточных регионов России и сопредельных китайских провинций.

В течение долгого времени Китай и Россия уделяли много внимания формированию внешнеторговых связей со странами Запада, особенно инвестициям и торговле технологиями, но сегодня ситуация изменилась. В сфере международного сотрудниче-

ства Китай превратился из покупателя в инвестора, теперь он обладает определенным валютным резервом и возможностью инвестиционной деятельности за рубежом. В свою очередь Россия из-за нехватки капитала и санкций со стороны западных стран пытается увеличить китайские инвестиции в энергетику, транспорт, связь, инфраструктуру и другие отрасли для повышения уровня индустриализации и расширения возможностей преобразования экономики.

Особенно последовательны Китай и Россия в области развития энергетики из-за наличия общих интересов, в том числе – в долгосрочной перспективе. Будучи крупным поставщиком энергетических ресурсов в Китай, Россия заинтересована в том, чтобы реализовать постепенное импортозамещение и модернизацию в энергетике, а также обеспечить ее развитие и поддержание энергетического партнерства с Китаем. Китай же заинтересован в наращивании поставок российской энергии, и ход процесса модернизации этой отрасли ему далеко не безразличен. Изменение роли зарубежных стран в экономическом сотрудничестве, растущий инвестиционный потенциал и расширение инструментов финансирования со стороны Китая облегчают решение проблем нехватки капитала для развития и преобразования энергетики России. Взаимный интерес в энергетической области должен стимулировать сотрудничество обеих стран и в финансовой сфере и стать основой для политики новой интеграции и взаимовыгодных отношений.

В мае 2015 г. президенты Китая и РФ Си Цзиньпин и В.В. Путин подписали со*вместное заявление* о сопряжении *Евразийского экономического союза* (ЕАЭС) и *Экономического пояса Великого Шелкового пути*, подчеркнув, что позиции России и Китая в продвижении экономической интеграции Евразии полностью совпадают, а основные политические препятствия в налаживании регионального экономического сотрудничества обеих стран постепенно снимаются.

В течение довольно долгого времени сотрудничество евразийского региона и соседних стран развивается медленнее, чем взаимодействие в других частях света. Прежде всего – из-за различия концепций и уровней экономического развития, геополитических и других факторов. Трудно выявить и использовать все преимущества местоположения и экономического потенциала обеих стран, и это сдерживает их устойчивое развитие и взаимовыгодное

сотрудничество. В полной мере это относится и к взаимоотношениям Китая и России – двух стран, оказывающих значительное влияние на соседние страны и их экономическое взаимодействие.

Несомненно, инициатива Китая «зонирование и объединение» свидетельствует о новом видении процесса интеграции в евразийском регионе, находившемся в течение длительного периода в состоянии застоя, и открывает многообещающий канал экономического взаимодействия для Китая и России. Точно так же сопряжение двух масштабных проектов – ЕАЭС и «Экономического пояса Великого Шелкового пути» станет исторической вехой расширения регионального экономического сотрудничества обоих государств.

Успех Евразийского экономического союза в конечном счете зиждется на росте финансовых инвестиций и объемов международной торговли. Союз Экономического пояса Великого Шелкового пути с Евразийским экономическим Союзом означает включение капиталов, технологий и рынков Китая в евразийскую экономическую интеграцию. Также в интегрированной экономике крайне необходимо объединение транспортной и энергетической инфраструктуры, что положительно скажется на развитии восточной части России, особенно после принятия соглашений по инвестициям и торговле, реализации в регионе финансовых проектов Фонда Великого Шелкового пути, Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и Межбанковского консорциума Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Необходимо отметить, что ожидаемое дальнейшее открытие такого большого рынка, как китайский, станет благоприятным условием для политики диверсификации рынков, проводимой странами – членами Евразийского экономического союза, включая Россию.

В течение последних 20 лет диалог на всех уровнях и механизмы российско-китайского сотрудничества расширялись и совершенствовались. Помимо встреч президентов и глав правительств обеих стран, важными механизмами развития двустороннего сотрудничества являются контакты в области культурного обмена, дипломатические консультации по широкому кругу технических вопросов, создание более полной организационной структуры и расширение круга регионов, участвующих в международной кооперации. На международной арене Китай активно поддерживает важную роль России в Азиатско-Тихоокеанском регионе, приветствует и способствует интеграции России в АТР.

Китай и Россия состоят в таких международных организациях, как АТЭС, ШОС, БРИКС и принимают участие в саммитах Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Все они признаны эффективными институциональными механизмами укрепления международного сотрудничества, способствующими реализации экономического потенциала участников.

Координация в решении проблем развития восточной части России

В то время как Россия приступила к новому этапу развития своих восточных регионов, Китай начал новый раунд по стимулированию национальной экономики. В планах китайского правительства – широкий круг вопросов по реализации проектов сотрудничества между российскими восточными и китайскими северо-восточными регионами в области использования портов, а также инвестиций, торговли, труда, трансграничного сотрудничества, законодательства и взаимодействия правоохранительных органов.

Обеим сторонам необходимо воспользоваться редкой возможностью практического сотрудничества в новых исторических условиях для совместного планирования, создания эффективных механизмов реализации, ускорения интеграционных процессов и тем самым заложить основу всестороннего стратегического партнерства двух сторон. При этом важно учитывать следующие принципы.

Соблюдение интересов обеих сторон на основе обоюдной выгоды. Сотрудничество сопредельных стран – Китая и России – базируется на взаимовыгодной основе, в том смысле, что каждая из них может реализовывать не только общие, но и свои собственные цели, которые, естественно, различаются из-за особенностей состояния и уровня развития национальных экономик. В течение долгого времени все трудности в сотрудничестве Китая и России по крупным проектам приписывались отсутствию консенсуса в спорных вопросах относительно экономической выгоды; основным препятствием было различие интересов сторон и взаимных требований. Этот исторический опыт важно учесть в будущем. Китаю и России придется сбалансировать обоюдные интересы и стремиться к общему будущему развитию на основе принципов всестороннего и долгосрочного сотрудничества, рыночных отношений и принципа взаимной выгоды.

Неуклонное и всестороннее содействие практическому сотрудничеству двух сторон. В течение 30 лет, начиная с середины 1980-х годов, российское правительство разрабатывает стратегические планы и проекты развития восточных регионов страны. Шесть принятых стратегических программ развития России, Сибири и Дальнего Востока различны по степени охвата территории страны и периодам планирования, но во всех них присутствуют три ключевых пункта: быстрое развитие экономики восточной части России, обеспечение стабильной численности населения и интеграция с Азиатско-Тихоокеанским регионом и Северо-Восточной Азией. К сожалению, выполнение всех трех далеко от успеха из-за инерции развития востока России и сложной внутренней и внешней экономической обстановки.

Среди всех проблем, препятствующих развитию китайско-российского практического сотрудничества в регионе, наиболее сложными и труднопреодолимыми являются нехватка денежных средств, запаздывающая стратегия и неблагоприятная законодательная и инвестиционная среда. В нынешней ситуации необходимо срочное решение этих проблем.

В течение долгого времени региональное сотрудничество обеих сторон заключалось главным образом в приграничной торговле, но по мере углубления международной кооперации одна лишь приграничная торговля перестала удовлетворять современным требованиям к масштабам и качеству международного сотрудничества. Необходимо совершенствовать и расширять экономическое взаимодействие, переходя от торговли к совместному развитию транспорта, энергетики, технологий, инвестиций и финансов в регионе.

Принятая двумя странами *Программа сотрудничества* на *2009–2018 гг. между регионами* Дальнего Востока и Восточной Сибири России и *северо*-восточных регионов *КНР содержит* 205 основных совместных проектов в таких областях, как строительство портовой инфраструктуры, развитие транспорта, трудовых ресурсов, туризма и охраны окружающей среды. Эти проекты лягут в основу сценариев преобразований в приграничных регионах двух стран и станут базой для укрепления практического сотрудничества, которое на нынешней стадии российско-китайских отношений является высшим приоритетом, поскольку от его результатов зависит развитие восточной части России.

Совершенствование мер безопасности сотрудничества. Взаимодействие двух стран в регионе охватывает широкий круг отраслей и предполагает длительный период времени и большие масштабы. С учетом тесной связи целей сотрудничества и долгосрочных интересов обеих стран им необходим безупречный совместный стратегический план. Ярким примером могут служить уже подписанные двусторонние соглашения о масштабном сотрудничестве в нефтегазовой отрасли, электроэнергетике, ядерной энергетике и развитии инфраструктуры. По мере расширения и углубления взаимодействия появятся и новые крупные соглашения в запланированных сферах. Это предполагает необходимость своевременной корректировки территориальных планов практического взаимодействия.

С точки зрения целей достижения долгосрочности и сбалансированности, в разработке и реализации программ сотрудничества должны учитываться следующие моменты.

1. Изменения ситуации внутри стран и в мировой обстановке, в том числе возникающие по мере развития дальневосточных регионов России и северо-восточных регионов Китая, а также в связи с условиями и требованиями экономического коридора «Китай – Монголия – Россия». Это предполагает постоянную актуализацию и корректировку исходных планов. Для освоения новых сфер сотрудничества обе страны должны полностью использовать благоприятные условия, связанные с вступлением России в ВТО и реализацией инициативы «Большая Тюмень», а также новые возможности совместного развития острова *Хэйсяцзыдао* (о-в Б. Уссурийский) в провинции Хэйлунцзян.

2. Необходимо проводить тщательное рассмотрение планов с учетом всех перспектив, поддерживая общий баланс и связи во всех сферах, и постепенно объединять планы и реализовывать пошаговое сотрудничество, обращая особое внимание на единичные крупные проекты.

3. При интеграции планов долгосрочного развития двух стран должны учитываться как текущие потребности и особые требования, так и долгосрочные интересы Китая и России. При этом важно находить и использовать новые возможности, а также предвидеть и снижать риски.

4. Необходимо тщательно обосновать совершенствование путей сотрудничества, изучив рыночный спрос и учитывая практические уроки взаимодействия в прошлые годы; разработать поря-

док финансирования программ, защитные меры и другие важные процедуры реализации основных проектов.

Важно также усовершенствовать механизм совместной работы сотрудничающих регионов Китая и России, так как это – необходимая база для стратегического партнерства и устойчивого развития экономик и общества двух стран в будущем. Потребуются координация различных интересов отечественных и зарубежных министерств и предприятий, организация исследовательских центров по изучению вопросов, связанных с внутренними процессами обеих стран, состоянием экономики и законодательства и источниками доходов России с назначением при необходимости специального представителя по развитию сотрудничества с восточными регионами России для координации и оперативной работы.

Использование платформы многостороннего сотрудничества для развития восточных регионов России. Восточная часть России соседствует не только с Китаем, но и с Америкой, Японией, Северной Кореей, Кореей и Монголией. Естественно, что ее крупномасштабное развитие не только затронет интересы этих стран, но и, вполне вероятно, потребует определенного содействия с их стороны и расширения экономических связей. Поэтому необходимо создать платформу многостороннего сотрудничества для развития востока России. Китай поддерживает политику открытости России и надеется на сотрудничество с ней на многосторонней основе.

За последние годы ситуация в области безопасности Северо-Восточной Азии ухудшилась: обострились территориальные разногласия между Японией и ее соседями, ужесточилась военная конфронтация на Корейском полуострове. Политика Америки по восстановлению равновесия лишь еще больше усиливает напряженность. Тем не менее, уровень экономического сотрудничества в регионе, обусловленный структурой экономики различных стран довольно высок. Так, у России есть большие запасы нефти и газа и сильное желание развивать азиатский рынок. Экономики Китая, Японии и Кореи испытывают зависимость от импорта энергетических ресурсов, что является точкой соприкосновения их экономических интересов с интересами России. Например, Япония, сократившая выработку ядерной энергии из-за аварии на Фукусиме и лишенная обычных каналов поставок в связи с турбулентностью на Ближнем Востоке и в Северной Африке, оказалась вынуждена обратить внимание на близлежащие

к ней дальневосточные регионы. Корея испытывает аналогичные проблемы.

Как показывает опыт XX в., ключевым фактором стабильных отношений между Россией и Европой были поставки энергоресурсов. Сотрудничество в области энергетики станет первым шагом и в освоении азиатского рынка. Россия добивается диверсификации рынков сбыта энергоресурсов и расширения состава покупателей. Создание платформы многостороннего сотрудничества, включая Китай, Россию, Японию, Северную и Южную Корею, может способствовать вхождению российских энергетических ресурсов на рынок Японии и Кореи через Китай и значительно снизит озабоченность России развитием ее восточных регионов.

Создание платформы многостороннего экономического и технологического сотрудничества стран Северо-Восточной Азии может снизить напряженность в этом регионе, усилить взаимодополняемость экономик, повысить конкурентоспособность и экономическое развитие каждой из сторон и будет способствовать их общему развитию. Это сыграет значительную роль в повышении стабильности развития стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Страны Северо-Восточной Азии должны изучить практику ВТО, извлечь уроки из опыта реализации регионального экономического сотрудничества во всем мире, активно участвовать в создании многостороннего сотрудничества по развитию востока России и как можно скорее создать платформу многостороннего сотрудничества в Северо-Восточной Азии.

«ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ЦИВИЛИЗАЦИЯ» КИТАЯ: НОВЫЕ ВЫЗОВЫ ИЛИ НОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ РОССИИ?[1]

И.П. ГЛАЗЫРИНА, *доктор экономических наук, Институт природных ресурсов, экологии и криологии СО РАН, Чита*
Е.А. СИМОНОВ, *д.о.п., биосферный заповедник «Даурский», международный координатор коалиции «Реки без границ», г. Дальний, КНР*

Сибирь, Дальний Восток, Байкал – для нашей страны это и вечная любовь, и «территория мечты», и боль, и надежда целых поколений… Несметные богатства, невероятные красоты и тут же – бедность, деградация экономики и природной среды, устойчивый отток населения [1, 2]. Сменяющие одна другую программы развития востока страны декларируют цели, с которыми нельзя не согласиться, но не генерируют действенных стимулов и управленческих механизмов, необходимых для мощного рывка вперед… Общество в лице самых разных специалистов, от сотрудников РАН до Счетной палаты РФ, высказывает сомнения в достижимости целей этих документов [3], в том числе последней версии Госпрограммы по развитию Дальнего Востока и Байкальского региона, утвержденной постановлением Правительства РФ № 308 от 15 апреля 2014 г.: судя по ее целевым показателям, у нас «всё как всегда». Но оптимизм авторов программ от этого не страдает, и приходится согласиться с тем, что в России мы продолжаем наблюдать «экономику иррациональных ожиданий» [4].

Надежды на «драйв» динамичного Китая оправдались лишь в очень незначительной степени, и это соседство создало новые проблемы [5, 6]. В этом контексте очень важен анализ происходящего у наших соседей: на эти процессы нельзя не реагировать. Приходится констатировать, что динамика Китая является одним из определяющих факторов развития не только востока России, но и всей страны.

[1] №7 2015. Изложенные в статье результаты получены в рамках исследований по Проекту СО РАН IX.88.1.6 и проекту РФФИ № 13-06-00034.

Китай в очередной раз проявляет себя как великая держава и выходит в глобальное пространство с новой идеологией, которой не откажешь в амбициозности и креативности. Не грозит ли России стать не только «сырьевым придатком», но и полигоном для отходов новой «экологической цивилизации»? Станут ли заявленные ценности новой концепции стимулами или антистимулами для устойчивого развития нашей страны и как повлияют на решение ключевой задачи – повышение качества жизни на востоке страны? Не станет ли Шелковый путь «шелковым спрутом» для сопредельных с Китаем государств?

Экологическая цивилизация: концепция и дорожная карта

В марте 2015 г. Китайская Народная Республика выпустила два основополагающих документа для руководства стратегическим планированием: один – для внутреннего, а другой – для внешнего пользования.

Внутри Китая важнейшие последствия будет иметь документ «Позиция ЦК КПК и Госсовета КНР об ускорении строительства экологической цивилизации» [7, 8]. Несмотря на название, он не имеет ничего общего с научной фантастикой, а напротив, рутинно выпущен во исполнение решений 18-го Всекитайского съезда КПК, выдвинувшего план из «пяти взаимосвязанных компонентов строительства Красивого Китая»: экономического, политического, культурного, социального строительства и создания экологической цивилизации. Руководство Китая осознает, что без решения основных экологических проблем страну, несмотря на экономические и политические успехи, ждет чудовищный крах, и он не за горами.

Главная идея реформы – внедрение экологических ценностей и задач во все аспекты развития общества и воспитания людей. Цели строительства экологической цивилизации и ранее поставленные цели всестороннего построения «среднезажиточного социалистического общества» будут взаимно адаптированы. «Позиция об ускорении продвижения строительства экологической цивилизации» предлагает 10 жестких мер по созданию системы экологической ответственности и новых природоохранных стандартов. Они касаются энергоэффективности, ресурсосберегающих технологий, безотходных циклических производственных процессов, функционального экологического зонирования всех

территорий, четкого проведения «красной черты» – назначения пределов допустимой нагрузки на природные объекты, внесения экологических критериев в систему аттестации госслужащих всех уровней и т.д. Всего «Позиция» содержит 30 конкретных задач и считается «дорожной картой» для более детального государственного планирования во всех сферах на пути трансформации китайского общества в экологическую цивилизацию.

Проживание руководящей верхушки страны в центре Пекина, где многие горожане носят респираторы, чтобы не задохнуться, способствует укреплению этой новой партийной линии. Многие высшие чиновники КНР ныне считают, что долгосрочное чрезмерное стремление к росту ВВП по экстенсивной модели развития привело к серьезным экологическим проблемам. В марте член Политбюро КПК вице-премьер КНР Чжан Гаоли заявил: «Мы заплатили слишком высокую цену за экономический рост», имея в виду его негативное влияние на экологическую обстановку. Заметим, что Чжан Гаоли является основным переговорщиком по газовым контрактам с Россией, которые призваны снизить зависимость Китая от угля и тем самым уменьшить загрязнение воздуха и воды.

Задачу более рационального распределения производственных сил и снижения нагрузок на среду и социум на территории страны, при сохранении темпов экономического роста, при расширении зон влияния, решает параллельная масштабная программа «Шелковый путь».

«Слышен на Волге голос Янцзы...»

Китай начал пропаганду Экономического пояса Шелкового пути (или как уточнено ныне, «одной дороги и – одного пояса») в 2013 г. Проект региональной интеграции предполагает не только создание нового евразийского транспортного и энергетического коридора, но и укрепление экономического и культурного взаимодействия во всей Евразии. Экономический пояс Шелкового пути станет «фокусом» внешнеполитической деятельности КНР в 2015–2025 гг. и важной частью плана 13-й пятилетки.

В течение предыдущих двух лет Пояс выглядел скорее лозунгом, чем планом, но 28 марта 2015 г. три ключевых министерства выпустили судьбоносный документ на семи языках с очень тяжелым названием «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному _созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века» [9] (рисунок).



Источник: [10].

Рис. Географические границы действий в рамках инициативы «Шелковый пояс» примерно совпадают с территорией Монгольской империи конца XIII в. А Морской шелковый путь выходит далеко за ее рамки

Это – «правила игры» по сотрудничеству с КНР в создании инфраструктуры, развитию торговли и производства на пространстве от Тихого океана до Северной Африки. «*Предлагаемый проект – это активные поиски новой модели международного сотрудничества и общемирового менеджмента, он несомненно, послужит позитивной силой и энергией для мирного развития на всей планете. Проект взаимосвязи и интеграции поможет странам Азии, Европы и Африки сверить и соединить стратегии развития между собой, раскрыть потенциал регионального рынка, активизировать инвестиции и потребление, создать спрос и рабочие места, расширить гуманитарные обмены между народами и взаимообогащение культур*».

То есть Китай отдает себе отчет в том, что ***берет на себя миссию демиурга-катализатора «новой модели мирового менеджмента»***, в условиях, когда старые модели забуксовали в кризисах. И, судя по реакции большинства стран региона, они готовы участвовать в таком эксперименте. При этом Китай довольно убедительно утверждает, что Шелковому пути прочие интеграционные потуги – только подспорье, ШОС – цементирующая основа, «Степной путь» Монголии – северное спрямление, Евразийский экономический союз – пространство без таможенных барьеров. Всяко лыко в строку. «Регион Шелкового пути» охватывает территорию с 4,5 млрд населения (60% населения Земли) и агрегированным валовым продуктом в 21 трлн долл. (30% мирового). «Фонд Шелкового пути», созданный Китаем для инвестиций в инфраструктуру и сопутствующие отрасли промышленности, составит 40 млрд долл. Сразу ясно, что на весь Путь его не хватит.

Россия будет далекой северной периферией этого огромного поля действий, но и для нее развернуты большие планы. В северо-западном и северо-восточном регионах Китай собирается использовать географические преимущества Синьцзяна как окна на Запад, углубить обмен и сотрудничество со странами Центральной Азии, создать транспортный узел, центры бизнес-логистики и культуры, науки и образования, а также ключевой район «экономического пояса Шелкового пути»... Вот, собственно, зачем России разрешили (часть трубы идет по территории КНР) строить за свои деньги газопровод «Алтай» – с ним хорошо сочетается прямая дорога из нового центра цивилизации в западную Сибирь. КНР также хочет «использовать преимущество Автономного района «Внутренняя Монголия» как территории, примыкающей к России и МНР, улучшить железнодорожное сообщение Хэйлунцзяна с Россией, а также сотрудничество Хэйлунцзяна, Цзилиня, Ляонина с Дальним Востоком РФ в области комбинированной сухопутной и морской транспортировки».

Политики и экономисты Китая не уставая твердят о «восстановлении древнего исторического трансконтинентального коридора Шелкового пути». Возможно, эти соображения породили документ [11] «Продвижение сотрудничества между регионами верхнего и среднего течения реки Янцзы и Приволжского федерального округа РФ». Помнится, в прошлом именно такой вектор сотрудничества имел место в эпоху империи Чингизидов, точнее, при династии Юань, и была это столбовая дорога между Импери-

ей великого хана и Улусом Джучи[1] со столицей на Волге. А тогдашняя Русь тоже была далекой бедной периферией, но те времена сохранились в народной памяти и языке очень отчетливо.

Естественно, Китай будет продвигать создание Евразийского высокоскоростного транспортного коридора «Москва – Пекин», чтобы «прорубить» окно» на север. По мнению директора Института евразийского социального развития при Центре по изучению проблем развития Госсовета КНР Ли Фэнлиня, в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке России пока еще не полностью реализован потенциал Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. А создание Экономического пояса Шелкового пути предоставляет благоприятный шанс для ускоренного освоения Дальнего Востока и Сибири с помощью этих магистралей. Но параллельно КНР завершит строительство еще одного Евразийского железнодорожного транспортного коридора в обход России, с координационным механизмом таможенных постов в восьми странах, и создаст бренд контейнерного поезда «Китай – Европа».

Россия 8 мая 2015 г. подписала протокол о взаимной интеграции Шелкового пути и Евразийского союза в грядущем десятилетии. Кремль выразил надежду, что в рамках Шелкового пути Китай будет вести переговоры не со странами союза по отдельности, а с его центральным органом. Согласно более частным российско-китайским договоренностям, подписанным в тот же день, партнеры начнут создание на территории России дорог и портов для экспорта кокса, нефтеперерабатывающих заводов, золотых рудников, марганцевых и иных сырьевых производств. Возможно, все это поможет Китаю более эффективно строить у себя дома экологическую цивилизацию.

Сохраним ли мы «зеленое море тайги»?

К «иным сырьевым производствам», прежде всего, относятся лесозаготовки на территории России. К «лесным» можно отнести большинство регионов нашей страны. Однако уже сейчас становится очевидным истощение доступных лесных ресурсов даже в Сибири и на Дальнем Востоке. Процессы интенсивного освоения природных ресурсов оказывают значительное негативное воздействие на лесные экосистемы [12–14], все чаще возникают риски необратимых изменений природной среды. Поэтому сейчас

[1] В русской историографии Улус Джучи известен как «Золотая Орда».

самый актуальный вопрос – о повышении эффективности использования лесных ресурсов без увеличения объемов рубок.

Здесь необходимо отметить огромную дифференциацию по удельным показателям эффективности использования ресурсов в различных регионах России, которую невозможно объяснить различием породного состава и качеством леса. Например, в Забайкальском крае показатель стоимости обработки древесины и производству изделий из нее в расчете на 1 м^3 заготовленной древесины составляет около 84 руб., в соседней Бурятии – 170 руб., в соседней Амурской области – 314, 5 руб. А в Алтайском крае, Томской и Новосибирской областях – разница уже на порядок: 1682 руб., 1183 руб. и 1853 руб., соответственно. Почти все регионы, имеющие удобные инфраструктурные условия для поставок древесины в Китай, определенно отстают по удельному показателю обработки древесины в расчете на 1 м^3 лесозаготовок. Исключением является только Приморский край, где заготавливают древесину особо ценных пород.

Показателем эффективности лесопромышленного комплекса в контексте обеспечения благосостояния населения лесных регионов может служить объем заработной платы в секторе лесопереработки, приходящийся на 1 м^3 заготовленной древесины (таблица).

Таблица

Удельная среднегодовая заработная плата в регионах от ВЭД «Обработка древесины и производство изделий из дерева» в расчете на 1 м^3 заготовленной древесины: регионы-лидеры и «аутсайдеры» в 2011–2013 гг., руб./ м^3

Регион	Объем заготовленной древесины, м^3			Заработная плата			
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011-2013
1	2	3	4	5	6	7	8
Брянская обл.	1 708,84	1 794,27	1 718,94	254,07	280,14	275,77	269,99
Владимирская обл.	2 251,70	2 160,20	2 114,40	469,41	538,92	639,60	549,31
Костромская обл.	4 690,66	3 923,12	4 274,36	323,36	399,71	399,38	374,15
Смоленская обл.	1 852,00	1 801,20	1 762,50	289,84	361,02	316,45	322,44
Тверская обл.	3 048,40	3 357,77	3 743,86	411,30	392,96	331,74	378,67

1	2	3	4	5	6	7	8
Новгородская обл.	3 924,40	3 516,00	3 395,30	297,02	339,16	392,88	343,02
Респ. Башкортостан	3 145,50	3 275,06	3 059,59	276,46	251,44	343,74	290,55
Челябинская обл.	1 389,68	1 339,90	1 187,03	271,70	311,79	416,72	333,40
Респ. Бурятия	2 603,38	2 293,80	2 102,93	27,77	30,14	77,16	45,02
Забайкальский кр.	2 487,40	2 369,51	2 406,23	22,62	17,35	31,53	23,84
Иркутская обл.	26 075,7	25 134	26 888,3	92,35	100,53	98,98	97,29
Хабаровский кр.	7 245,00	6 939,60	5 864,90	47,38	60,77	76,84	61,66
Амурская обл.	1 838,61	1 804,08	1 469,01	20,02	24,21	37,67	27,30

Источник: расчеты К.А. Яковлевой.

Таким образом, почти все восточные регионы страны, где ЛПК в течение, по крайней мере, двух десятилетий был ориентирован на экспорт древесины в КНР, оказываются в аутсайдерах по показателю социально-экономической эффективности. Табличные данные свидетельствуют о масштабах этой дифференциации: объемы рубок в Забайкальском крае и Республике Бурятия сопоставимы с Владимирской областью, но разница в удельных показателях – практически на порядок. Аналогичная картина складывается и по бюджетной эффективности лесопереработки, как по отношению к федеральному, так и к региональным бюджетам [15]. Это говорит о том, что сочетание экономических и институциональных факторов в восточных приграничных регионах России и регионах, имеющих приемлемые инфраструктурные условия для экспорта в Китай, не способствует развитию глубокой переработки древесины и, как следствие, повышению бюджетной эффективности лесопользования.

Китай до сих предъявляет высокий спрос на лесоматериалы. В то же время на своей территории он практически прекратил вырубку лесов, исключительно из экологических соображений [16]. Есть все основания опасаться, что следствием создания «экологической цивилизации» в Китае станет значительное увеличение рубок леса на территории России для экспорта в КНР. Но рост объемов рубок на востоке страны уже сейчас экологиче-

ски опасен, напротив, остро стоит вопрос о создании новых особо охраняемых природных территорий для сохранения биоразнообразия и экосистемных услуг [17, 18]. Из этого, конечно, не следует, что надо прекратить сотрудничество с КНР в сфере лесопользования. Но надо отдавать себе отчет в том, что стихийно сложившийся за последние 20 лет формат сотрудничества не отвечает интересам нашей страны.

Существует мнение о том, что один из путей преодоления этой асимметрии в условиях катастрофической нехватки российских инвестиционных ресурсов – создание совместных предприятий (или предприятий со 100%-м иностранным, в том числе китайским капиталом) по глубокой переработке древесины на российской территории. Действительно, теоретически такая возможность есть. Однако таких предприятий в Сибири и на Дальнем Востоке очень немного, и результаты их работы далеки от декларируемых [19, 20].

Ярким примером может служить проект создания Амазарского целлюлозного завода в Забайкальском крае. В течение нескольких лет реализация проекта, декларируемого как инициатива создания крупного лесопромышленного кластера, включающего целлюлозный завод, сводилась к банальному экспорту необработанной древесины в КНР. При поддержке региональных властей проект был включен в список приоритетных, получив соответствующие льготы, что сделало этот экспорт еще более рентабельным для его бенефициаров (ООО «Полярная»), но сократило платежи в бюджет страны за арендованные участки. Более того, его инициаторам удалось открыть зимний пограничный переход через Амур на участке Покровка – Логухэ, который несколько лет функционировал практически только для вывоза древесины ООО «Полярная». Сейчас переход закрыт, но его открытие усиленно лоббируется, более того, предлагается построить мост через Амур для этих целей за счет китайских инвестиций. Есть опасность, что для обеспечения завода и экспорта древесины в аренду китайским фирмам в Могочинском и Тунгиро-Олекминском районах Забайкалья будет передано 3–4 млн га тайги, половина из них – территории традиционного природопользования эвенков.

Специалисты оценивают этот проект как экологически очень опасный [21]. Одна из главных проблем – при запуске проекта на полную мощность потребуются рубки порядка 1 млн $м^3$ в год, что грозит катастрофическим истощением лесного фонда, уже и так

серьезно пострадавшего от лесных пожаров последнего десятилетия [22]. Однако эта деятельность вполне укладывается в концепцию «экологической цивилизации», демонстрируя тем самым, насколько нежелательными могут быть ее последствия, если российская сторона по-прежнему будет действовать по принципу: «зеленый свет – любому иностранному инвестору, особенно крупному!».

Справедливости ради отметим, что новое правительство Забайкальского края (с 2013 г.) сделало серьезные усилия, чтобы принудить инвесторов выполнять условия договоров аренды и следовать законодательным и нормативным актам РФ (что было далеко не всегда), однако многие специалисты считают, что проект изначально имеет непоправимые изъяны и высокие риски при сомнительной экономической целесообразности. Высказываются мнения, что китайская сторона преследует не только экономические цели.

Проекты типа Амазарского (в китайском стиле его следует назвать «Один лес – один завод – один погранпереход») способны напрочь подорвать доверие к идее строительства «зеленого» Шелкового пути, ибо создание этой новой транспортной инфраструктуры и производственной мощности приводит не к модернизации и развитию, а к социально-экологическому кризису. Либо Китай вместе с партнерами предпримет превентивные меры по недопущению таких «моделей сотрудничества», либо последние вскоре заставят Шелковый путь захлебнуться в конфликтах и экономической неэффективности. Итак, продвижение китайской «экологической цивилизации» потенциально несет риски углубления трансграничной асимметрии и экологически неравноценного обмена. Для того чтобы минимизировать эти риски, а также обеспечить положительные результаты сотрудничества, необходимо изменение ориентации институтов, регулирующих международные экономические отношения, с количественных на качественные показатели иностранных инвестиций в природно-ресурсные проекты.

«Зеленый свет» Шелковому пути?

Предусмотрены ли в этой масштабной инициативе меры по соблюдению экологической безопасности и поощрению «зеленого развития»? И да и нет.

В официальной концепции проекта слова «экология, охрана среды и биоразнообразия» встречаются на каждой странице. «Необходимо строить объекты “зеленой” низкоуглеродной инфраструктуры, предотвращая негативное влияние на среду и климат... Отвести важное место концепции экологической культуры в области торговли и ответственных инвестиций» и т.д. и т.п. Документ призывает «укреплять сотрудничество в сфере охраны среды, биологического разнообразия и противодействия изменениям климата, сообща строить “зеленый” Шелковый путь» [23].

Тем не менее, эти «экологические благопожелания» пока носят несистемный, эпизодический характер и не сопровождаются ни критериями и стандартами экологической безопасности, ни ясными процедурами стратегической экологической оценки, ни внятным набором мер «зеленого развития». Даже разделов «развитие зеленой экономики» и «охрана окружающей среды» в китайском документе нет. Это не может не настораживать.

Чтобы быть эффективным и не представлять опасности для человечества, разрабатываемый сейчас проект «Шелковый путь», направленный на единение населяющих Евразию народов и государств, должен максимально учитывать коренные потребности человека в здоровой окружающей среде. Если Россия и другие страны Шелкового пути не хотят стать помойкой на задворках «экологической цивилизации», им необходимо договориться с Китаем о социально-экологических стандартах сотрудничества, не менее жестких и прогрессивных, чем те, что Китай задумал внедрить у себя на территории. В противном случае все то, что будет отторгнуто Китаем, выплеснется к соседям. Как хорошо известно населению в азиатской России и соседней Монголии, процесс этот уже идет.

Наглядный пример – «Дорожная карта развития сотрудничества между РФ, КНР и Монголией». В мае 2015 г. В.В. Путин объявил, что летом главы России, Монголии и Китая встретятся снова, чтобы обсудить этот документ – попытку сопряжения трех инициатив: Шелкового пути, Степного пути и Трансевразийского транспортного коридора. К сожалению, в проекте обстоятельного трехстороннего соглашения не только нет раздела об охране окружающей среды и «зелёном» развитии, но и вообще не затронута тема экологической безопасности. При этом документ предполагает немало взаимных обязательств по развитию угольной отрасли и энергетики без упоминания стратегической экологической экспертизы.

Следует опасаться, что такая конкретизация проекта «Шёлковый путь» приведёт к исчезновению позитивных «зелёных» элементов общей концепции. Без стратегической оценки экологических и социальных рисков планов развития, чётко прописанных механизмов экологической и социальной ответственности «Дорожная карта» будет дискредитировать идею Шелкового пути и может открыть путь для реализации опасных проектов. Таких, например, как создание каскада ГЭС и экспортных мега-ТЭС на маловодных реках Монголии.

Первой площадкой, на которой был поставлен вопрос о контроле за инвестициями, стал созданный в 2015 г. по инициативе Китая Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. 57 стран мира выступили членами-основателями, но половина из 100 млрд долл. начального капитала также придет из Китая. Именно этот банк будет мотором инфраструктурного строительства в Евразии.

В марте 2015 г. 250 неправительственных организаций из стран-членов Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) обратились с открытым письмом к его генеральному секретарю Цину Лициню с требованиями принять за стандарт лучшие из существующих механизмов и правил социальной и экологической ответственности, уважать местные традиции, культуру и права аборигенных народов, избегать нанесения вреда экосистемам и биоразнообразию и принимать во внимание последствия изменений климата. Отдельный набор требований касается открытости, процедур оповещения, участия общественности и т.д. Данное объединение неправительственных организаций (НПО) ранее осуществляло общественный контроль за Азиатским банком развития, и это помогло им организоваться и быстро сориентироваться в проблеме. Другим преимуществом АБИИ является наличие в составе учредителей полутора десятков стран Европы, которые просто политически не имеют права допустить снижения планки требований в сравнении с лучшими существующими финансовыми институтами.

К сожалению, АБИИ – скорее исключение, и будет гораздо сложнее повлиять на стандарты и механизмы деятельности других источников финансирования: Фонда Шелкового пути, Банка ШОС, Банка BRICS, Банка Морского Шелкового пути, Китайского банка развития и Эксимбанка КНР. Вероятно, наиболее важные требования о стандартах социально-экологической ответственности и процедурах экспертизы проектов должны быть

предъявлены к самой Программе Шёлкового пути в целом и как следствие – ко всем финансовым институтам, поддерживающим её выполнение.

Экологическая ответственность в инвестиционной политике КНР

Вопросы охраны окружающей среды в Китае до 2005 г. не занимали важного места в государственной политике страны. Однако в последнее десятилетие отношение к экологическим проблемам существенно изменилось, и свидетельство тому – концепция «экологической цивилизации». При этом экологическая репутация китайских компаний за рубежом по-прежнему оставляет желать лучшего, и правительство КНР предпринимает последовательные усилия для изменения ситуации.

Государственные требования к нефинансовой ответственности компаний и инвесторов дополняют, а не заменяют соответствующие требования, выработанные самим бизнесом. Это хорошо видно на примере Китая, который на государственном уровне все больше озабочен поведением своих компаний за рубежом и предпосылками долгосрочного ведения бизнеса в принимающих странах. С 2006 г. китайское правительство приняло ряд обращений и рекомендаций для компаний, инвестирующих за рубежом, а в 2007 г. Министерство торговли и МИД Китая опубликовали «Положение о дальнейшем регулировании развития зарубежных проектов на контрактной основе», где указано, что компании должны уважать местные обычаи и осуществлять защиту местной окружающей среды. «Руководство по иностранным инвестициям и сотрудничеству», «Девять принципов Государственного совета по стимулированию и регулированию зарубежных инвестиций Китая», принятые в 2010 г., и «Административный регламент зарубежных проектов на контрактной основе» 2008 г. требуют, чтобы китайские предприятия защищали окружающую среду и соблюдали местные законы и нормы социальной ответственности при осуществлении своих проектов.

В феврале 2013 г. министерства торговли и охраны окружающей среды КНР опубликовали «Руководства по охране окружающей среды при осуществлении иностранных инвестиционных проектов и сотрудничества» [24], предписывающие китайским компаниям «своевременное выявление и упреждение экологических рисков, следование принципам социальной ответ-

ственности в области охраны окружающей среды, создание положительного образа китайских компаний и поддержания устойчивого развития в принимающих странах».

В сентябре 2014 г. Министерство международной торговли КНР опубликовало новую рамочную политику в области зарубежных инвестиций, поясняющую общий порядок предъявления различных требований к проектам в других странах и учет международного законодательства в этой деятельности. Помимо требований государственных ведомств, китайские компании должны соответствовать требованиям кредитующих их банков, таких как Китайский экспортно-импортный банк, а также международных финансовых институтов, например требованиям к оценке рисков Гонконгской биржи. И хотя механизмы нефинансовой ответственности в Китае обычно считаются менее прозрачными, чем на Западе, они существенно влияют на поведение компаний.

Китайские государственные банки дополнительно разрабатывают собственные стандарты ответственности и процедуры экспертиз. Например, Эксимбанк КНР еще в 2008 г. в «Руководстве по проведению экологической экспертизы при рассмотрении займов» декларировал свое право инспектировать проекты и объекты до, во время и после их создания на средства займов, требовать исправления нарушений, прерывания контракт и раннего возврата средств при неисполнении требований т.д. Банк обязывает проводить Оценку воздействия на окружающую среду (ОВОС) по стандартам страны-получателя, но по факту предпочитает оценку, выполненную международными консультантами (известны случаи отложенных проектов из-за отсутствия / несоответствия ОВОС).

На сайте Банка пропагандируется политика «зеленых займов», предполагающая, что банк сознательно уменьшает число «грязных проектов» и стимулирует заявки на проекты «зеленой экономики» и технологические инновации для увеличения энергоэффективности [25]. Но, несмотря на это, именно данный банк ответствен за десятки и сотни проектов ГЭС, осуществляемых китайскими компаниями за рубежом, которые часто сопряжены со значительным экологическим ущербом. В России Эксимбанк Китая особенно активен в энергетическом и добывающем секторах, поддерживая партнерские проекты китайских и российских компаний.

Опыт укрощения «гидры»

Фактор отношения государства к экологической ответственности китайских компаний создает определенные возможности для конструктивного диалога с инвесторами из КНР в России, который, при определенных усилиях, может принести положительные результаты.

Так, международная коалиция «Реки без границ» (далее РбГ) занимается мониторингом, оценкой и обеспечением участия граждан в программах охраны и использования трансграничных рек и уделяет особое внимание ГЭС в бассейнах Амура и Байкала. К сожалению, большой помехой для работы РбГ является активная пропаганда энергетическими корпорациями ложного тезиса о том, что ГЭС являются экологически безопасными «зелеными» источниками энергии, на том лишь основании, что в результате их деятельности выделяется меньше парниковых газов, чем от угольных ТЭС. К сожалению, в алгоритмы оценки устойчивости энергетических проектов многими инвесторами и правительствами, в том числе «благодаря» стараниям «зеленых», вошел именно такой половинчатый критерий измерения воздействий, что способствовало неконтролируемому росту инвестиций в гидроэнергетику.

Крайне разрушительный характер воздействия ГЭС на речные бассейны и жизнь людей, их населяющих, диктует необходимость налаживания содержательного диалога с энергетическими корпорациями, и особенно их инвесторами, дабы повлиять на критерии выбора мест для создания ГЭС, избежать либо минимизировать экологический и социальный ущерб при создании и эксплуатации ГЭС. Естественно, что в идеале надо также стимулировать их на инвестирование в иные сегменты возобновляемой энергетики, но это – тема для другой статьи.

Основная проблема заключается в том, что измерение экологического и социального риска начинается на поздних стадиях планирования, практически при подготовке конкретного проекта, а стратегическую оценку для сравнения рисков от разных вариантов использования и охраны речных бассейнов в России производить никто не обязан. Подготовка в 2008–2015 г. Схем комплексного использования и охраны водных объектов во всех крупных бассейнах России продемонстрировала полную неадекватность российских нормативов бассейнового планирования этой задаче. В КНР с 2011 г. уже существует требование к общебассейновому планированию и стратегической экологической оценке развития

гидроэнергетики, но на практике оно пока реализуется достаточно плохо и часто вовсе не в природоохранных целях. Для заполнения этого пробела экспертами коалиции РбГ была разработана простейшая экспресс-методика сравнения эколого-экономических параметров разных сценариев размещения ГЭС в одном и том же бассейне. Методика была успешно апробирована на примере Амурского бассейна [26, 27]. Один из важных обнадеживающих результатов заключается в том, что, например, в Амурском бассейне один и тот же объем генерации электроэнергии на ГЭС может быть достигнут при 13-кратной разнице в ожидаемых негативных экологических воздействиях. К сожалению, пока развитие гидроэнергетики в трансграничном Амурском бассейне, где уже имеется 18 крупных ГЭС, шло по сценарию, сопряженному с максимально негативными воздействиями.

В 2010–2014 гг. эта методика была одним из инструментов в диалоге между общественными природоохранными организациями, экспертным сообществом, государственными ведомствами, а также энергетическими компаниями и инвесторами. Мы расскажем только о взаимодействии с китайскими инвесторами по вопросу о ГЭС на реке Шилка, не касаясь всей остальной огромной работы по предотвращению создания этой плотины, проведенной учеными и активистами Забайкалья и Амурского региона при огромной поддержке фонда WWF и даже местных властей. Механизм достижения этой победы – предмет совершенно отдельного рассказа.

При рассмотрении вопроса о создании Транссибирской (Шилкинской) ГЭС в верховьях Амура, предложенной компанией Евросибэнерго (дочка En+ О. Дерипаски), для сотрудничества с китайскими партнерами коалиция РбГ многократно обращалась к потенциальным китайским инвесторам, например, в корпорацию «Три ущелья», с предложением обсудить социально-экологические риски. Коалиция последовательно информировала корпорацию о негативном общественном мнении по проектам крупных ГЭС, ценности и ранимости экосистемы Амура, недопустимости строительства плотин в его главном русле, иных разумных ограничения на освоение его бассейна, а также о потенциальных рисках, связанных с инвестициями в российскую энергетику, и путях их снижения. В 2013 г. корпорации и Экспортно-импортному банку КНР был передан доклад о подходах к оценке воздействия гидроэнергетики на речные бассейны, с результатами

оценки проекта Транссибирской ГЭС в сравнениями с 40 другими вариантами ГЭС в Амурском бассейне. С какой стороны на нее ни смотри, данная ГЭС замыкала пятерку худших, вслед за плотинами в главном русле Амура.

В марте 2014 г. в Пекине состоялась очная встреча представителей RwB и исполнительного вице-президента корпорации «Три ущелья» Линь Чусюэ. Китайские партнеры заявили об осознании того факта, что гидростроительство в бассейне Амура сопряжено с большими рисками из-за его трансграничного положения и глобально значимых уязвимых экосистем. Они заверили в своей заинтересованности в установлении обоснованных общебассейновых норм допустимого воздействия на экосистемы и создании комплексных планов управления речными бассейнами как базе для планирования проектов с наименьшим негативным воздействием, отметив, что ранее обсуждавшийся с российскими партнерами проект ГЭС на Шилке более не рассматривается как перспективный для инвестиций, и поблагодарив за аргументированную позицию, разъясняющую недостатки этого и других проектов, которая передавалась корпорации [28] в 2012–2013 гг. Они также сообщили, что «Три ущелья» – не только гидроэнергетическая компания, и готова расширять свои вложения в крупные комбинированные ветро-солнечные комплексы за границами КНР, там, где есть условия для доставки энергии потребителям.

Тем не менее, в начале 2015 г. компания «Три ущелья» все-таки решила рассмотреть возможность сотрудничать с «РусГидро» в создании мифических «противопаводковых» ГЭС на притоках Амура. Она подписала меморандум по участию в достройке и эксплуатации Нижне-Бурейской ГЭС, а главное – обещала содействовать экспорту её энергии в Китай, ибо в России электричество этих станций в обозримом будущем не найдет применения. Поскольку с позиций общебассейновой оценки воздействие Нижне-Бурейской ГЭС в десятки раз меньше, чем Транссибирской, коалиция РбГ с оптимизмом готовится продолжить диалог с инвесторами.

Все сети ведут в Пекин – энергетика Шелкового пути, экологические издержки и их экспорт

Весьма симптоматично, что первым официально запущенным проектом на Шелковом пути стала не дорога, а электростанция. Фонд Шелкового пути вскладчину с МФК (International Finance

Corp) готов поддержать создание силами корпорации «Три ущелья» ГЭС Карот на реке Джелум в Пакистане с установленной мощностью всего в 700 МВт. Но в рамках программы дальнейшего создания «Экономического коридора Китай – Пакистан» предполагается довести мощность совместно создаваемых ГЭС до десятков гигаватт.

Развитие энергетики – не менее важный аспект Шелкового пути, чем транспорт. В руководящих документах по этому поводу сказано: «Укреплять сотрудничество в сфере взаимосвязанности энергетической инфраструктуры; ...стимулировать строительство трансграничных ЛЭП и коридоров передачи электроэнергии; активно осуществлять сотрудничество по модернизации региональных электросетей. Активно содействовать сотрудничеству в сферах гидроэнергетики, атомной энергии, ветроэнергетики, солнечной энергии и других видов экологически чистой и возобновляемой энергии, а также в сфере обработки и внедрения энергетических ресурсов на месте их образования». Плановых цифр пока нет, но мерещится до боли знакомое «чем больше, тем лучше». Тем более что генеральная линия компартии КНР – вынесение угольной электроэнергетики из густонаселенных районов куда только можно, в том числе и за пределы страны.

В 2007–2011 гг. в КНР была сформирована программа развития угольной отрасли, предусматривающая создание десятков крупных угольно-энергетических комплексов в менее населенных, но безводных провинциях севера и запада страны. Многие из них привели к масштабному исчерпанию водных ресурсов на окружающих территориях. Общественные организации, прежде всего «Гринпис Северо-Восточной Азии», провели ряд исследований и начали кампанию «Жажда угля», привлекающую внимание к проблеме. В течение года эту кампанию поддерживала Шанхайско-Гонконгская банковская корпорация, проведшая для своих вкладчиков и клиентов специальный анализ о рисках инвестиций в угольную отрасль в маловодных районах Китая. И вскоре китайские инвесторы усвоили, что прежде чем инвестировать в угольную промышленность, необходимо проверить, насколько проект обеспечен водой.

Результатом осознания проблем загрязнения воздуха и дефицита воды сегодня стали сокращение ранее заявленной программы развития угольно-энергетических баз КНР и активные попытки вынести их на территорию Монголии, России, Бирмы и др.

Некоторые последствия этого процесса на территории Монголии не могут не вызвать опасений за возможный ход аналогичного «сотрудничества» в России.

В частности, коалиция «Реки без границ» вынуждена заниматься проектами водозабора из реки Керулен [29], текущей из Монголии в Китай. Активно разрабатываемый под патронатом правительства Монголии проект переброски вод Керулена в пустыню Гоби отвечает на требование потенциального кредитора (экспортно-импортный Банк КНР) показать, что проекты индустриального парка в г. Сайншанд и экспортной мега-ТЭС Шивээ-Овоо обеспечены устойчивым водоснабжением на десятилетие вперед. Ирония заключается в том, что это разумное требование буквально повторяет рекомендацию, данную Гринпис в докладе «Жажда угля». Вопрос в том, откуда вода и можно ли ее оттуда брать постоянно? Наши изыскания показывают, что при осуществлении такой переброски вод экосистема степной реки Керулен будет катастрофически нарушена, и это негативно повлияет на условия жизни 100 тыс. чел. в Монголии и Китае. Коалиция РбГ готовится обратиться в Экспортно-импортный Банк КНР с доказательствами существенных рисков такого варианта водоснабжения Шивээ-Овоо и Сайншанда и отсутствия гарантий устойчивого водоснабжения. Это – лишь один яркий пример проблем при развитии энергетики и только на территории Монголии. Нам уже известны четыре энергетических проекта с вероятными китайскими инвестициями и потребителями, которые чреваты конфликтами.

Вопросы сотрудничества в области энергетики – одни из самых острых и дискуссионных в контексте реализации идеологии «Экологической цивилизации» и Шелкового пути. Им будет посвящена следующая статья.

Литература

1. *Калугина З.И.* Человеческий капитал приграничных регионов Сибири//ЭКО. – 2014. – № 11. – С. 70–87.
2. *Литвиненко Т.В.* Социально-экологические последствия трансформации использования природных ресурсов в восточной части России в постсоветский период//Известия Российской академии наук. Серия геогр. – 2012. – № 3. – С. 40-53.
3. *Ломакина Н.В.* Минеральный сектор экономики в Госпрограмме развития Дальнего Востока: целевые задачи и ожидаемые результаты // Менеджмент и

бизнес-администрирование. – 2013. – № 3. – С. 22-29. URL: http://www.mba-journal.ru/archive/2013/3/ (дата обращения: 22.05.2015).
4. *Крюков В.А.* Экономика иррациональных ожиданий// ЭКО. – 2014. - № 12. – С. 2–4.
5. *Минакир П.А.* Экономика регионов. Дальний Восток. - М.: Экономика, 2006. – 848 с.
6. Природный капитал региона и российско-китайские трансграничные отношения: перспективы и риски / под ред. И.П. Глазыриной, Л.М. Фалейчик; Забайкал. гос. ун-т. – Чита: ЗабГУ, 2014.
7. URL: http://news.xinhuanet.com/politics/2015-05/05/c_1115187518.htm (дата обращения: 22.05.2015).
8. URL: http://m.russian.china.org.cn/russian/doc_1_26350_354805.html (дата обращения: 22.05.2015).
9. URL: http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml (дата обращения: 20.05.2015).
10. URL: http://hiztory.ru/rus13-15vek/mongols.html (дата обращения: 22.05.2015).
11. URL: krpo.ru›projects/П2Дорожная карта.pdf (дата обращения: 25.05.2015).
12. *Блам Ю.Ш., Машкина Л.В.* Лесной комплекс России в контексте «зеленой» экономики // Интерэкспо Гео-Сибирь. – 2014. – Т. 3. – № 1. – С. 64–68.
13. *Ulybina O., Fennell S.* Forest sertification in Russia: challenges of institutional development //Ecological Economics. – 2013. – V. 95. – С. 178–187.
14. *Колесникова А.В.* Основные проблемы и вызовы в развитии отечественного лесного комплекса // ЭКО. – 2013. – № 11. – С. 5–25.
15. *Глазырина И.П., Жадина Н.В., Яковлева К.А.* Сравнительный анализ социально-экономической эффективности регионального лесопользования // Вестник ЗабГУ. – 2014. – № 11 (114). – С. 95–103.
16. *Ласкин С.* С 1 апреля в провинции Хейлунцзян прекратятся промышленные вырубки лесов. URL: http://www.novayagazeta.ru/news/319371.html (дата обращения: 06.05.2015).
17. Современные проблемы экологической безопасности трансграничных регионов /Под ред. О.В. Корсуна. – Новосибирск: Наука, 2013. – 319 с.
18. *Корсун О.В., Михеев И.Е.* Социально-экономическое значение создания новых особо охраняемых природных территорий в российско-китайском приграничье/ Вестник ЗабГУ. – 2014. – №12. – С. 129–137.
19. *Антонова Н.Е.* Лесной комплекс Дальнего Востока: реалии и возможности российско-китайского взаимодействия //ЭКО. – 2014. – № 6. – С. 40–55.
20. *Антонова Н.Е.* Государство и бизнес региона: нужна ли поддержка лесному комплексу Дальнего Востока?// ЭКО. – 2015. – № 7. – С. 16–34.
21. URL: www.wwf.ru/resources/news/article/11353 (дата обращения: 22.05.2015).
22. URL: http://www.forestforum.ru/viewtopic.php?f=9&t=14526 (дата обращения: 25.05.2015).
23. URL: http://english.gov.cn/policies/latest_releases/2015/05/05/content_281475101901186.htm (дата обращения: 22.05.2015).
24. URL: http://www.mofcom.gov.cn/article/b/bf/201302/20130200039930.shtml (дата обращения: 22.05.2015).
25. URL: https://www.chinadialogue.net/blog/7878-Civil-society-call-for-China-led-development-bank-to-foster-green-growth/en (дата обращения: 22.05.2015).

26.*Егидарев Е.Г., Симонов Е.А.* Комплексный анализ воздействий планируемых ГЭС на экосистемы реки Амур при ихкаскадном (сценарном) размещении. Географические и геоэкологические исследования на Дальнем Востоке: сб.научных трудов молодых ученых. – Владивосток: Дальнаука, 2011. Вып. 7–8. – С. 223–230.
27.*Глазырина И.П., Егидарев Е.Г., Михеев И.Е., Симонов Е.А.* Экологический демпинг в планах развития Сибири и Дальнего Востока // ЭКО. – 2012. – №10. – С. 35–51.
28.URL: http://www.transrivers.org/2013/934 (дата обращения: 22.05.2015).
29.Kherlen River: Lifeline of the Eastern Steppe. URL: http://www.transrivers.org/2015/1515 (дата обращения: 22.05.2015).

ТРАНСПОРТНЫЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ РОССИИ И КИТАЯ: ДАЛЬНИЙ ВОСТОК[1]

Б.А. БАРДАЛЬ, *кандидат экономических наук, зав. сектором, Институт экономических исследований ДВО РАН, Хабаровск*

Текущее положение

Протяженность государственной границы РФ и КНР составляет более 4,2 тыс. км и включает как сухопутные, так и водные участки. Протяженность границы с Китаем в пределах Дальнего Востока[2] – около 3200 км, приграничными являются Приморский и Хабаровский края, Амурская область и Еврейская автономная область. Укрепление внешнеэкономических связей с Китаем требует развития транспортных коммуникаций между нашими странами. Иллюстрацией возрастания взаимного интереса могут служить показатели внешней торговли. За 2005–2012 гг. стоимостной объем экспорта Дальневосточного федерального округа возрос в 2,4 раза, импорта – в 4,1 раза. По итогам 2012 г. экспорт составил 5130,0 млн долл. (15,7 млн т); импорт – 4870,9 млн долл. (3,2 млн т)[3].

Российско-китайское сотрудничество в области транспорта регламентируется рядом документов, закрепляющих порядок функционирования отдельных его видов, элементов транспортной инфраструктуры при осуществлении международных перевозок грузов и пассажиров и т.д. [1]

За 2002–2012 гг. общий объем перевезенных грузов между нашими странами увеличился в три раза. В абсолютном выражении возросли перевозки всеми видами транспорта (рис. 1). При этом в наибольшей степени (в 15,9 раз) повысился объем грузовых перевозок морским транспортом[4].

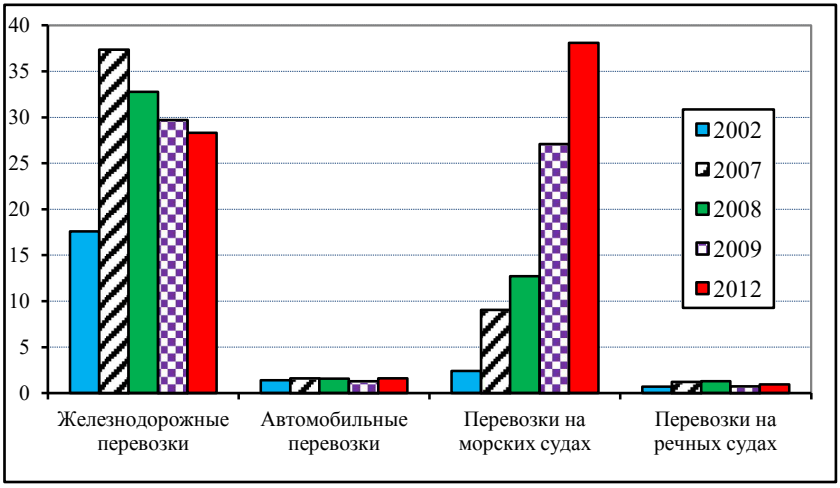
---

[1] №6 2014.

[2] Здесь и далее Дальний Восток рассматривается в границах Дальневосточного федерального округа (ДФО).

[3] Данные Министерства РФ по развитию Дальнего Востока.

[4] В рамках данной статьи не будут рассматриваться перевозки морским транспортом между Россией и Китаем, поскольку они осуществляются между южными портами КНР и западными портами РФ (Санкт-Петербург) и по сути не имеют отношения к Дальнему Востоку.

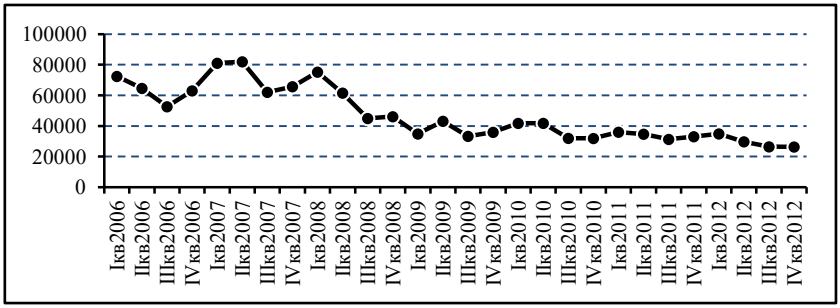


Источник: составлено по: Информация о заседаниях Подкомиссии по сотрудничеству в области транспорта Комиссии по подготовке регулярных встреч глав Правительств России и Китая (2003–2013 гг.).

Рис. 1. Динамика перевозок по видам транспорта между РФ и КНР в 2002–2012 гг., млн т

Железнодорожные перевозки были самыми нестабильными по объемным показателям. Колебания объемов перевозимых железнодорожным транспортом в Китай грузов в течение изучаемого периода во многом определялись изменениями экспортных пошлин на вывоз круглой древесины. Основным потребителем дальневосточной древесины традиционно является Китай. Поэтапное увеличение экспортных пошлин на необработанную древесину привело к существенному снижению объемов перевозок лесных грузов железнодорожным транспортом региона (рис. 2).

Первая половина 2007 г. стала рекордной по показателю экспортных перевозок древесины (потребители создавали запас в связи с объявленным повышением пошлин). В июле 2007 г. экспортная пошлина выросла с 6 до 10 евро за 1 $м^3$ древесины, а с апреля 2008 г. увеличена до 25% таможенной стоимости необработанного леса, также было объявлено о введении с 1 января 2009 г. третьего этапа роста пошлин до 80% таможенной стоимости. Результатом стало снижение объемов экспортных перевозок лесных грузов железнодорожным транспортом ДФО за 2006–2012 гг. в два раза.

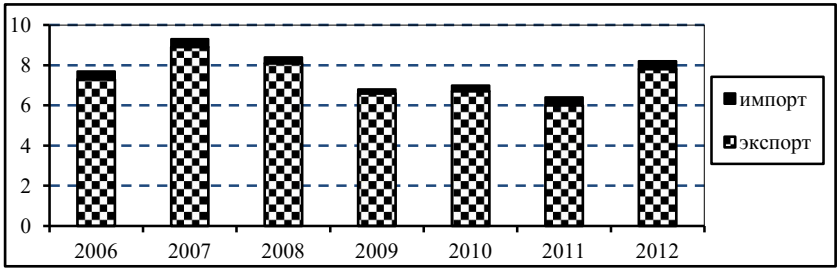


Источник: составлено по данным филиала ОАО «РЖД»-ДВЖД.

Рис. 2. Динамика экспорта лесных грузов железнодорожным транспортом Дальнего Востока в 2006–2012 гг. (по кварталам), тыс. т

В настоящее время на границе между РФ и КНР установлено четыре **железнодорожных пункта пропуска**, из них в пределах территории ДФО находятся три: Пограничный – Суйфэньхе, Махалино – Хуньчунь и Нижнеленинское – Тунцзян. Но последний не используется (он был учрежден для обслуживания проекта строительства и дальнейшего функционирования моста через Амур между РФ и КНР, не реализованного до настоящего времени).

Пограничный – Суйфэньхэ – фактически единственный стабильно работающий железнодорожный пункт пропуска в пределах ДФО. Он связывает Россию с китайской провинцией Хэйлунцзян. Объемы перевозок существенно изменяются во времени, доля экспорта в общем объеме грузов в 2006–2012 гг. составляла от 94 до 98% (рис. 3).



Источник: составлено по данным ДВТУ.

Рис. 3. Динамика объемов и структура перевозок через железнодорожный пункт пропуска Пограничный в 2006–2012 гг., млн т

С 2005 г. по 2013 г. не функционировал расположенный в Приморском крае на границе с Китаем железнодорожный пункт пропуска Махалино – Хуньчунь, хотя этот переход является единственным, связывающим Россию с китайской провинцией Цзилинь. Плюсы его географического положения очевидны – он дает возможность китайской стороне получить прямой выход к морским портам Тихоокеанского побережья. Работа железнодорожного перехода Махалино была возобновлена в 2013 г. после того как были урегулированы вопросы прав собственности.

Этот пункт пропуска был открыт (распоряжение Правительства РФ от 5 июля 1994 г. № 1041р) в связи с быстрым ростом грузопотока между РФ и КНР. Для организации перевозок по инициативе МПС было учреждено ОАО «Золотое звено». В собственность компании вошли участок дороги Махалино – Камышовая, пограничная станция Камышовая, а также несколько вагонов и тепловоз. Перевозки по линии Махалино – Хуньчунь начались в 2000 г., однако вскоре прекратились и возобновились лишь в конце 2003 г. Грузопоток на данном направлении был незначительным (по различным причинам, в том числе из-за неурегулированности формирования железнодорожных тарифов). С 2005 г. по 2013 г. этот пограничный пункт пропуска не функционировал. В 2010 г. ОАО «Золотое звено» признано банкротом. Летом 2011 г. в права владения инфраструктурой участка вступило ОАО «РЖД», выполнившее восстановление путевого хозяйства и инфраструктуры, дооборудование и оснащение пограничного пункта пропуска. В августе 2013 г. осуществлен демонстрационный пробег поезда с углем из России в Китай, в декабре 2013 г. возобновились регулярные перевозки. Всего за 2013 г. было отправлено три поезда с углем ОАО «Якутуголь».

Китайская сторона активно поддерживает возобновление перевозок через Махалино, вся необходимая инфраструктура для этого готова: построена железнодорожная ветка протяженностью 40 км, на ст. Хуньчунь установлено необходимое оборудование (в том числе для перевалки угля, перекачки нефти и нефтепродуктов).

В перспективе железнодорожный пункт пропуска Махалино – Хуньчунь позволит организовать транзитные перевозки из Китая через порт Зарубино (морской порт в бухте Троицы), далее паромом в Японию, Южную Корею и другие страны АТР. По оценкам экспертов, на первом этапе объем грузовых перевозок

составит порядка 2 млн т в год, затем их планируется увеличить до 8 млн т (в том числе 4,5 млн т экспортных и 3,5 млн т импортных грузов), в перспективе – до 15 млн т [2].

Для перевозок **автомобильным транспортом** между Россией и Китаем в пределах ДФО расположены шесть автомобильных и 10 смешанных пунктов пропуска через государственную границу (в смешанных перевозки в летнее время осуществляются речным транспортом, в зимнее – автомобильным по льду). Из них не функционируют (данные ДВТУ на 01.12.2013 г.):

- автомобильный – Кани-Курган – Чанфаньтун (установлен, но не открыт),
- смешанные – Пашково – Цзяинь (временно закрыт на реконструкцию), Константиновка – Суньу, Джалинда – Мохэ, Ушаково – Хума.

Основная причина того, что пункты пропуска не действуют, – отсутствие грузо- и пассажиропотока. Пункт пропуска Кани-Курган – Чанфаньтун, установленный в 1996 г. в районе предполагаемого строительства моста через реку Амур в районе г. Благовещенск, был организован как временный для перемещения занятого при строительстве персонала, а также строительных материалов, оборудования и техники. Однако данный проект не был реализован. Пункты пропуска Джалинда – Мохэ и Константиновка – Суньу были организованы в 1990-х годах с учетом возможных перспектив развития международных отношений, но эти надежды не оправдались.

Число пунктов пропуска со временем изменяется под влиянием потребностей экономики. Так, осенью 2011 г. в Амурской области организован смешанный грузопассажирский пункт пропуска Сковородино для обслуживания ветки российского нефтепровода ВСТО в Китай – здесь будут проходить таможенный и пограничный контроль эксплуатационные бригады, срок его действия (23 года) определен соглашением РФ и КНР о сотрудничестве в нефтяной сфере.

Между китайской северо-восточной провинцией Хэйлунцзян и приграничными административно-территориальными субъектами Российской Федерации осуществляются перевозки грузов (более 40 маршрутов), а также пассажиров (20 регулярных автобусных маршрутов [3]). Автомобильные перевозки между китайским городом Суйфэньхэ и российским населенным пунктом

Гродеково являются основным направлением в пределах ДФО. Действуют и другие автомобильные маршруты: Владивосток – Харбин, Владивосток – Чанчунь, Уссурийск – Дуннин, Бикин – Жаохэ, Камень-Рыболов – Мишань, Краскино – Хуньчунь, Лесозаводск – Хулинь, Славянка – Хуньчунь, Уссурийск – Яньцзи, Уссурийск – Муданьцзян, Биробиджан – Тунцзян и др. Многие маршруты открыты как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. По оценкам специалистов Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России, в 2011 г. между КНР и РФ было сделано более 200 тыс. рейсов грузовиков различных размеров [4].

Число линий организованных двусторонних перевозок между РФ и КНР растет. Так, в конце 2008 г. был открыт новый автомобильный маршрут Уссурийск – Цзиси, являющийся в настоящее время наиболее протяженным (309 км). Он предназначен для перевозок промышленной продукции и продукции сельского хозяйства. В г. Цзиси открыты зона международной торговли и логистики, а также рынок оптовой торговли овощами и фруктами.

В 2013 г. выполнены технические рейсы по маршрутам (для нерегулярных пассажирских перевозок) Харбин – Шуанъяшань – Жаохэ – Покровка – Бикин - Хабаровск и Цзиси – Хулинь – Марково – Дальнереченск. На пороге открытия автомобильного сообщения – еще пять пассажирских и два грузопассажирских маршрута[1].

Барьеры для перевозок

Одно из главных препятствий развития международных автомобильных перевозок – **состояние автодорог**. На территории Дальнего Востока автомобильные дороги от федеральных трасс «Амур» (Чита – Хабаровск) и «Уссури» (Хабаровск – Владивосток) до границы с КНР преимущественно имеют асфальтобетонное покрытие со значительными гравийными участками и принадлежат к III, IV категориям. По оценкам специалистов, по своим параметрам эти дороги не соответствуют характеру международных перевозок [5]. Имеются многочисленные деформации дорожного полотна (выбоины, проломы, просадки), часть дорог проходит через населенные пункты, что затрудняет движение и не позволяет развивать высокую скорость. Допустимая

[1] Информация о ходе реализации Программы сотрудничества между РФ и КНР в области транспорта за 2012 год.

нагрузка большинства участков дорог от автомобильных пунктов пропуска через государственную границу РФ до федеральных трасс ограничена 28,5 т. Это снижает эффективность использования автомобильного транспорта и приводит к значительной потере времени при согласовании, оформлении специальных разрешений на перевозку негабаритных и тяжеловесных грузов. В настоящее время необходима первоочередная модернизация автомобильных дорог, ведущих к пунктам пропуска Пограничный – Суйфэньхэ, Полтавка – Дунин, Краскино – Хуньчунь и Благовещенск – Хэйхэ.

Автомобильный транспорт Дальнего Востока не полностью использует потенциал развития международных перевозок, связанный со вступлением в 2012 г. России в ВТО, членом которой Китай является с 2001 г. При вступлении в эту международную организацию Китай принял на себя широкий перечень обязательств в сфере транспорта, включая возможность осуществления международных грузовых перевозок автомобильным транспортом иностранными поставщиками услуг без каких-либо ограничений (количественных и территориальных) и на основе режима наибольшего благоприятствования. Помимо этого Китаем также приняты обязательства в части возможности неограниченного доступа на рынок перевозок грузов морским транспортом; осуществления перевозок грузов и пассажиров из третьих стран в свою страну по внутренним водным путям без каких-либо ограничений (подобные обязательства приняли на себя лишь четыре страны, включая Китай, так как рынок перевозок внутренним водным транспортом является традиционно одним из наиболее закрытых) [6].

Таким образом у России как полноправного члена ВТО появился формальный правовой механизм воздействия на регулирование условий автомобильных перевозок между нашими странами.

При этом Китай **до последнего времени не выполняет большинство принятых на себя обязательств**. Автомобильные перевозки между РФ и КНР выполняются в рамках существующих двусторонних соглашений [7, 8]. Ежегодно принимается решение о количестве выдаваемых разрешений на перевозку, число которых постепенно увеличивается с развитием торговых отношений между странами (табл.).

Таблица

Динамика числа разрешений на перевозку автомобильным транспортом между РФ и КНР в 2001–2013 гг.

Категория разрешения*	Число разрешений		
	для российской стороны		для китайской стороны
	2001	2013	2013
«А»	100	250	250
«В»	3000	3000	23500
«С»	45000	58000	36700

Примечание: * – разрешения категории «А» подразумевают регулярные пассажирские перевозки и перевозки багажа с выдачей одного разрешения на каждый автобус, действительно в течение года; категории «В» – используются для нерегулярных пассажирских перевозок (включая туристические) и перевозок багажа с выдачей одного разрешения на автобус, действительно для одной поездки туда и обратно; разрешения категории «С» используются для грузовых перевозок с выдачей одного разрешения на автомобиль, действительно для одной поездки туда и обратно.

Источник: составлено по [9].

Помимо этого на 2013 г. было также выдано 200 бланков разрешений на перевозки грузов по маршруту Харбин – Хабаровск для российской стороны и 1000 – для китайской.

В настоящее время в сфере автомобильных перевозок между РФ в пределах ДФО и КНР существует ряд инфраструктурных и институциональных проблем. К инфраструктурным относятся низкое качество дорожной сети и недостаточная пропускная способность международных автомобильных пунктов пропуска в границах ДФО со стороны России. Последнее приводит к значительным потерям времени при ожидании автотранспортом процедуры прохождения границы. Для снятия ограничений проведена реконструкция международных автомобильных пунктов пропуска Краскино и Пограничный. Помимо этого на круглосуточный режим работы переведены пункты пропуска Покровка и Краскино. На период с 1 декабря 2013 г. по 28 февраля 2014 г. был введен круглосуточный режим работы на многостороннем автомобильном пункте пропуска Пограничный (Приморский край).

К институциональным препятствиям относится существующее ограничение международных перевозок и транзита на территории КНР: иностранным грузовым автотранспортным

средствам разрешен въезд на китайскую территорию лишь до определенных приграничных терминалов, где и осуществляется разгрузка/загрузка.

Хотя данный порядок противоречит обязательствам, принятым КНР при вступлении в ВТО, но фактически он продолжает действовать, поскольку это проявление целенаправленной политики китайской стороны по обеспечению интересов собственных перевозчиков. В настоящее время с китайской стороны сформирована сеть инфраструктурных объектов (складских терминалов, оптовых распределительно-перевалочных баз и т.д.) на приграничной территории. При наличии достаточно большого числа автомобильных пунктов пропуска (по мнению отдельных экспертов – даже излишне большого) китайские перевозчики имеют возможность маневрировать грузопотоками, сокращая объем работы российских перевозчиков и фактически ограничивая проникновение на свою территорию. При этом китайская сторона планомерно отстаивает возможность увеличения глубины проезда автотранспортных средств на территорию России.

При фактическом отсутствии четкой выдержанной политики с российской стороны китайские перевозчики получают возможность выстраивать автомобильные маршруты грузовых перевозок таким образом, чтобы минимизировать доступ российских перевозчиков на территорию КНР.

Новые возможности и перспективы

Помимо традиционно обсуждаемых направлений сотрудничества в области транспорта между РФ и КНР (взаимодействие в рамках проекта Туманган, организация грузовых международных маршрутов между КНР, РФ, Японией и Республикой Корея, строительство мостовых переходов через Амур (в Амурской области близ города Благовещенск, либо в Европейской АО – с. Нижнеленинское)) в последние годы появляются новые инициативы.

Одним из относительно новых направлений взаимодействия между Россией и Китаем, в том числе в части транспорта, является проект по совместному развитию *Большого Уссурийского острова*, территория которого разделена между нашими странами («один остров – две страны»). В соответствии с дополнительным соглашением между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой «О российско-китайской государственной границе на ее Восточной части» от 14 октября 2004 г. Китаю были

переданы остров Большой на реке Аргунь, остров Тарабаров, ряд малых островов и западная часть Большого Уссурийского острова на реке Амур. Официальная церемония передачи островов у Хабаровска состоялась 14 октября 2008 г., после чего они перешли к Китаю. Бывший российский остров Тарабаров стал китайским Иньлундао (остров Серебряного Дракона), а Большой Уссурийский остров, западная часть которого передана Китаю, называется Хэйсяцзыдао (остров Черного Медведя). Эти территории находятся в административном подчинении г. Цзямусы провинции Хэйлунцзян.

В Китае после подписания соглашения в 2004 г. были проведены предварительные научно-исследовательские работы, и ко времени фактической передачи земель (2008 г.) подготовлен проект развития западной части Большого Уссурийского острова (вопрос курировало правительство провинции Хэйлунцзян, разработавшее «Программу по охране и развитию острова Хэйсяцзыдао», утвержденную в дальнейшем Государственным комитетом по делам развития и реформы КНР) [10].

Проект китайской стороны основан на четырех ключевых позициях: создание пограничного пункта пропуска, открытие территории для туризма и развлечения, соблюдение норм экологической безопасности, развитие товарного обращения. Один из первых этапов предполагал реализацию проектов создания транспортной инфраструктуры. В период 2010–2012 гг.[1] был построен мост протяженностью 2,1 км с китайской территории в направлении острова. Близ г. Фуюань (20 км к югу) создан аэропорт, предназначенный для внутренних линий, в перспективе предполагается развитие международных маршрутов. В 2012 г. завершено строительство подъездных автомобильных дорог: на остров была продлена государственная автотрасса первого класса (высшего). На территории острова продолжается строительство кольцевой автодороги и автомобильного моста. На материке в конце 2011 г. сдана в эксплуатацию железная дорога Цяньцзинь – Фуюань, таким образом организовано движение по направлению Харбин – Цзямусы – Цяньцзинь – Фуюань. Строится глубоководный речной порт.

Помимо создания транспортной инфраструктуры, китайской стороной проведены берегоукрепительные работы, в сентябре

[1] Начало строительства – 15 июня 2010 г., окончание – 1 октября 2012 г.

2011 г. положено начало строительству нового города Усу (в месте слияния Уссури и Амурской протоки). На острове расположен полностью оборудованный пограничный пост Китайской Народной армии. Активно создаются туристические объекты. Уже построены площадь Солнца, ботанический сад, площадь Мира с самой восточной пагодой, гостиничный комплекс (малоэтажные деревянные дома) и др. С июля 2011 г. «свою» часть острова начали посещать организованные группы китайских туристов (до настоящего времени остров закрыт для свободного посещения).

Российской стороной лишь в декабре 2010 г. была принята Концепция проекта «Комплексное развитие острова Большой Уссурийский (2010–2016 годы)» (утверждена Постановлением правительства Хабаровского края от 31.12.2010 г. № 398-пр) (далее – Концепция) [11]. Из множества обсуждавшихся направлений развития острова (создание международной игорной зоны, и туристско-рекреационного центра, транспортного узла в новом международном транспортном коридоре, строительство центра торговли, парка развлечений, инновационного парка, сельскохозяйственное использование большей части острова и т.д.) разработчики приняли в качестве базовой его туристическую специализацию. Согласно Концепции российская территория будет включать три зоны: жилую (коттеджные поселки), деловую (логистический и бизнес-центр) и рекреационную (парк развлечений, гостиничный комплекс, аквапарк, торгово-развлекательный и культурный центры и т.д.). Разработку проекта курировала администрация Хабаровского края, в 2009 г. к работе были привлечены специалисты московской консалтинговой компании, а в конце 2011 г. – подразделение британской компании Ernst&Young – «Эрнст энд Янг (СНГ) Б.В.» [12].

С российской стороны параллельно с разработкой концепции развития восточной части острова в 2009 г. правительство Хабаровского края подготовило и направило в МИД РФ и в Федеральное агентство по обустройству государственной границы РФ пакет документов по созданию грузопассажирского пункта пропуска на Большом Уссурийском острове. Однако был согласован лишь пассажирский пункт пропуска, целесообразность открытия грузопассажирского, по мнению Росграницы, недостаточно обоснован из-за неопределенности объемов грузопотоков.

С российской стороны построен автомобильный мост через Амурскую протоку, соединяющий остров с пригородом Хабаров-

ска (длина моста – более 900 м, ширина – 15 м, мост имеет две полосы, строительство началось осенью 2011 г. и завершилось осенью 2013 г.), построены подъездные пути к мосту (протяженностью 4,2 км). Основной объем работ профинансирован в рамках программы «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Забайкалья до 2013 года» [13].

На сегодня позиция России в отношении ключевых моментов хозяйственного использования восточной части Большого Уссурийского острова окончательно не определена. Во время наводнения 2013 г. была затоплена значительная часть территории острова. В связи с этим требуется внести коррективы в выработанные с таким трудом планы по его развитию (что опять потребует времени).

Уникальная ситуация «один остров – две страны», открывающая огромный потенциал развития сотрудничества, фактически не используется Россией уже несколько лет. Между тем проходит время, которое играет важную роль в расстановке приоритетов и распределении возможных выгод от сотрудничества[1]. Асимметрия развития восточной и западной частей острова нарастает: с китайской стороны создан пограничный пункт пропуска, построены объекты транспортной инфраструктуры и туристического назначения; с российской стороны действий по обустройству острова практически не предпринимается. После экстремального наводнения осенью 2013 г. стала очевидной необходимость антипаводковой защиты.

Инициатива использования уникальной территории Большого Уссурийского острова в настоящее время – фактически за китайской стороной, которая при этом готова реагировать на сигналы со стороны России, принять любое направление развития острова, заданное нашей страной. Рассматривались варианты от организации международной игровой зоны («остров-казино») до создания логистического центра. Однако с течением времени, не дождавшись действий со стороны РФ, КНР в одностороннем порядке начала обустройство западной части острова. Нашей стране важно сформулировать четкую, явно выраженную официальную позицию по всем ключевым элементам совместного освоения территории Большого Уссурийского острова. Необходимо

[1] Китай привлек к строительству названных выше объектов на Большом Уссурийском острове зарубежных инвесторов.

определить отношение к основному вектору использования данной территории и приступить к строительству (в том числе элементов транспортной инфраструктуры).

С нашей точки зрения, возникшая уникальная ситуация совместной эксплуатации Большого Уссурийского острова дает возможность получать наибольшие выгоды от его использования как объекта туристическо-развлекательной индустрии. Создание на острове технопарков, промышленных и инновационных зон имеет неопределенные перспективы. Непонятны к настоящему времени основания для организации на острове транспортно-логистического узла. Во-первых, масштабы грузовой базы северо-востока Китая, ориентированной на незначительный по емкости потребительский рынок Дальнего Востока России либо на транзит через территорию нашей страны, не оценены. Во-вторых, не получила развития СЭЗ портового типа на базе морского порта Советская Гавань в Хабаровском крае, которая предполагалась в качестве одного из звеньев возможного транспортного коридора при перевозках через Большой Уссурийский остров.

Еще одним относительно новым направлением соприкосновения интересов России и Китая в области транспорта является *использование Северного морского пути (СМП)*. Морской маршрут по СМП вдоль российского побережья до европейских портов позволяет китайским перевозчикам значительно сэкономить время и, соответственно, деньги, по сравнению с широко используемым в настоящее время маршрутом через Суэцкий канал (путь по СМП на 5,2 тыс. км короче). Китай явно демонстрирует свой интерес активно использовать этот вариант доставки грузов. В 2012 г. первый китайский ледокол «Снежный дракон» («Сюэлун») прошел по СМП. Летом 2013 г. Китай начал коммерческие перевозки (в том числе контейнерных грузов) – китайская государственная компания использовала в перевозках два судна, получив разрешение Администрации СМП на три рейса [14]. По прогнозам китайского Полярного научно-исследовательского института, к 2020 г. по СПМ будет проходить от 5 до 15% внешнеторговых перевозок [15].

При столь активном интересе со стороны Китая [16] России нельзя занимать пассивную позицию, абсолютно необходимо выработать четкую стратегию по данному вопросу с максимальным учетом интересов нашей страны при различных вариантах дальнейшего развития ситуации. Для поддержания паритета

интересов в данном регионе возможно привлекать в качестве партнеров для освоения Северного морского пути другие заинтересованные страны. Например, значительный интерес к коммерческому использованию данного маршрута в последнее время выказывает Республика Корея.

Выводы

Протяженная совместная граница и длительная история экономических, политических и культурных связей между Россией и Китаем способствуют развитию взаимодействий в области транспорта. Тем не менее, до настоящего времени оно не переросло в масштабное сотрудничество. Фактически отсутствуют позитивные примеры успешно реализованных значимых проектов. Очевидны различия России и Китая – менталитет, уклад экономики, применяемые инструменты регулирования и развития экономики и т.д. Естественно, что интересы наших стран по многим позициям не совпадают, и необходимо искать общие идеи и элементы возможного соприкосновения. Однако при этом представляется важным взаимное уважение и признание паритета позиций.

Для России интересен китайский опыт развития транспортной инфраструктуры периферийных северо-восточных регионов, а также создания условий реализации транспортных коридоров в направлении Азия – Европа по территории страны.

В периоды экономической нестабильности первого десятилетия XXI века бюджетные вложения в строительство транспортной инфраструктуры в КНР не только не были снижены, но даже возросли. Финансирование дорожного строительства стало одним из способов поддержания экономики в кризисные периоды. Было начато активное строительство высокоскоростных железных дорог. В результате достигнут не только общий положительный эффект стимулирования экономики Китая, но и создана разветвленная транспортная сеть: ротяженность железных дорог за 2000–2012 гг. возросла на 41 тыс. км, в том числе было построено 13 тыс. км высокоскоростных железных дорог (в 2013 г. КНР занимал 2-е место в мире по протяженности железных дорог (после США) и 1-е место – по протяженности высокоскоростных железных дорог); протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием увеличилась за период 2000–2010 гг. в три раза до 4,2 млн км.

Китай активно инвестирует в строительство железных дорог стран Центральной Азии: Таджикистан, Казахстан и др., сопряженных с транспортной сетью КНР. Также реализуются проекты строительства железных дорог в странах Африки (Кения, Нигерия, Эфиопия) и других регионах. Помимо строительства дорог, китайские компании планируют поставлять подвижной состав, включая локомотивы, в эти страны.

Для Дальнего Востока России, в условиях значительной удаленности производителей от рынков западных и центральных районов страны, высокой пространственной локализации производства по территории региона, низкой транспортной подвижности населения, существенной долей транзитных и экспортно-импортных перевозок, значимость транспорта для экономики велика. Доля транспорта в ВРП ДФО по итогам 2012 г. составила 10,1% (в 2000 г. этот показатель составлял 13,3%), что больше, чем в среднем по России, на 3,4%. Вклад транспорта может быть более существенным при последовательной реализации интересов российских перевозчиков и транспортных компаний на востоке страны с поддержкой государства.

В настоящее время по многим позициям в области транспорта Китай активно защищает свои интересы, твердо выражает и отстаивает приоритеты при реализации транспортных проектов, жестко формулирует условия сотрудничества и вложения инвестиций, крайне редко выражая заинтересованность в проектах, не сопровождающихся доступом к сырьевым ресурсам России.

Российская сторона, к сожалению, гораздо более инертна в процессе принятия решений, не всегда имеет четко выраженную позицию даже по ключевым вопросам, а также единство взглядов центральных и региональных властей на их решение. Поэтому в дальнейшем одним из наиболее важных аспектов развития сотрудничества в области транспорта между нашими странами представляется более активная позиция России в части выражения стратегических интересов в сфере развития транспорта (в том числе на уровне отдельных регионов) и планомерном отстаивании собственных интересов.

Литература

1. *Бардаль А.Б.* Транспортные связи Дальнего Востока РФ с Китаем: текущее состояние и перспективные проекты // Проблемы Дальнего Востока. – 2010. – № 5. – С. 61–71.

2. Новости от 17.12.2013 г. / Информационно-аналитическое агентство Port-News. URL: http://portnews.ru/news/172580/ (дата обращения: 20.02.2014).
3. Протоколы заседаний Комиссии по рассмотрению материалов о функционировании регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении / Минтранс России. URL: http://www.mintrans.ru/ (дата обращения: 18.02.2014).
4. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков. URL: http://www.asmap.ru/ (дата обращения: 22.02.2014).
5. Состояние дорог в 2012 г. Доклад ФКУ «Дальуправтодор». – 14 с.
6. WTO. Member information: China / Официальный сайт ВТО. URL: http://www.wto.org/english/thewto_e/countries_e/china_e.htm (дата обращения 20.02.2014).
7. Порядок выполнения автомобильных пассажирских и грузовых перевозок между РФ и КНР (от 10 декабря 1998 г.).
8. Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР «О международном автомобильном сообщении» (от 18.12.1992 г.) / Справочно-правовая информационная система «Консультант Плюс».
9. *Ремизов С.В.* Правовая база автоперевозок в КНР // Клуб директоров. – 2001. – № 35. URL: http://www.bazar2000.ru/index.php?article=491 (дата обращения: 15.02.2014); Информация о ходе реализации Программы сотрудничества между РФ и КНР в области транспорта за 2012 год.
10. Провинция Хэйлунцзян: Остров Хэйсяцзыдао (Большой Уссурийский) станет образцовым районом китайско-российского сотрудничества / Китайский информационный интернет-центр. URL: http://russian.china.org.cn (дата обращения: 18.02.2014).
11. Постановление Правительства Хабаровского края от 31.12.2010 № 398-пр. «Об утверждении Концепции проекта “Комплексное развитие острова Большой Уссурийский (2010-2016 годы)”» / Справочно-правовая информационная система «Консультант Плюс».
12. Остров запаздывающей мечты / Коммерсант.ru- Дальний Восток. URL: http://www.kommersant.ru/doc/1788189
13. Движение по мосту на Большой Уссурийский остров, открытому сегодня, начнется только в следующем году / ДВХАБ-информационный портал Хабаровска. URL: http://www.dvnovosti.ru/khab/2013/10/23/12853/ (дата обращения: 20.02.2014).
14. Первый контейнеровоз на трассе Северного морского пути. URL: http://severnash.ru/economics/sevmorput/7983-pervyy-konteynerovoz-na-trasse-severnogo-morskogo-puti.html (дата обращения: 20.02.2014).
15. Китай приступает к коммерческому использованию Северного морского пути. URL: http://barentsobserver.com/ru/arktika/2013/03/kitay-pristupaet-k-kommercheskomu-ispolzovaniyu-severnogo-morskogo-puti-14-03 (дата обращения: 20.02.2014).
16. В мае 2013 г. Китай получил статус наблюдателя в Арктическом совете / Arctic Council. URL: http://www.arctic-council.org/index.php/ru/ (дата обращения: 20.02.2014).

ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ СФЕРА АЗИИ: ЭКСПОРТ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ ИЗ РОССИИ В КИТАЙ[1]

О.В. ДЁМИНА, *кандидат экономических наук,*
Институт экономических исследований ДВО РАН

Потенциал сотрудничества

Китай и Россия являются крупнейшими игроками на рынке электроэнергии. По итогам 2012 г. Китай занимает первое место в мире по объемам выработки и потребления электроэнергии, обеспечивая около 22% мирового производства и потребления. Россия занимает пятое место в мире по объему выработки электроэнергии (на ее долю приходится 4,7% мирового производства) и шестое – по объемам потребления, обеспечивая 4,5% мирового потребления.

Россия и Китай являются нетто-экспортерами электроэнергии: в Китае экспорт в 3 раза превышает импорт, в России – в 15,5 раз [1]. Основной объем экспорта российской электроэнергии направлен в Европу, доля Китая составляет менее 6%. В то же время доля России в структуре импорта электроэнергии Китая в 2011 г. составила 18%.

За 2000–2011 гг. потребление электроэнергии в Китае увеличилось в 3,49 раза, производство – в 3,48 раза, а импорт электроэнергии – в 4,24 раза. В перспективе до 2025 г. ожидается двукратный рост потребления электроэнергии в Китае, при этом объемы производства увеличатся в 1,8 раза [2. С. 237, 259].

Поскольку внутреннее производство энергоресурсов в Китае отстает от темпов их потребления, то Китай закупает за рубежом первичные энергоресурсы (газ, уголь, нефть), используемые для выработки электроэнергии. В 2000–2011 гг. объем импорта угля увеличился с 2,6 млн т до 184 млн т, импорт природного газа начался в 2006 г. и в 2011 г. составил 27,2 млрд м^3, импорт электроэнергии вырос с 1,5 до 6,5 млрд кВт·ч. При этом на выработку

[1] №6 2014. Статья выполнена в рамках комплексной программы фундаментальных исследований ДВО РАН «Дальний Восток», интеграционного проекта ДВО РАН, УрО РАН № 42П.17.9 «Энергетическая безопасность регионов России: Урал и Дальний Восток».

электроэнергии в 2011 г. было направлено около 23% от объема потребления первичных энергоресурсов в стране, в том числе до 48% угля и 17% природного газа [1, 3]. Прогнозируется, что в перспективе до 2025 г. дефицит энергоресурсов в Китае будет увеличиваться в результате опережающих ежегодных темпов роста спроса по сравнению с предложением энергоресурсов (2,6 против 1,4% [2. С. 179]).

Таким образом, Китай является перспективным партнером для энергетического сотрудничества с Россией, которая планирует диверсифицировать направления экспортных поставок энергоресурсов.

Энергетическое сотрудничество

С начала 1990-х годов в мире обсуждается возможность создания глобальной энергетической системы, составными элементами которой являются континентальные. Были внесены предложения по объединению энергосистем стран Азиатско-Тихоокеанского региона – в частности, России, Японии, Северной и Южной Кореи, Китая и Монголии[4–6]. Россия в силу уникального географического расположения в центре материка при создании объединенной континентальной энергосистемы может выступить в роли «логистического оператора, который будет балансировать поставки в зависимости от состояния рынков» [7].

Весьма значимо в этой области сотрудничество России и Китая, представленное преимущественно экспортом электроэнергии. Он осуществляется из объединенной энергосистемы (ОЭС) Востока[1] с 1992 г. В настоящее время действуют три межгосударственные линии электропередачи в энергосистеме Амурской области, по которым обеспечивается экспорт: «Благовещенская – Хэйхэ» (110 кВ) «Благовещенская – Айгунь» (220 кВ), «Амурская – Хэйхэ» (500 кВ) [8]. За 2000–2012 гг. объемы экспорта электроэнергии из России в Китай увеличились в 25 раз, тем не менее доля экспорта не превышает 8% от объемов выработки электроэнергии в ОЭС Востока (табл. 1).

[1] В зону ОЭС Востока межсистемными линиями электропередач объединены Амурская, Приморская, Хабаровская и южный район Якутской энергосистемы, имеющие единый режим работы.

Таблица 1

Объемы экспорта электроэнергии из России в Китай в 2000–2012 гг.

Год	Объем экспорта, млн кВт·ч	% от выработки
2000	104	0,4
2001	164	0,7
2002	151	0,7
2003	162	0,7
2004	339	1,4
2005	492	1,9
2006	523	2,0
2007	0	0,0
2008	0	0,0
2009	854	3,1
2010	983	3,4
2011	1238	4,2
2012	2630	8,2

Источник: [9–10].

Постепенно развиваются и другие формы сотрудничества: в 2010 г. был подписан первый проект в сфере электроэнергетики России с привлечением прямых инвестиций из Китая. ОАО «ТГК-2» совместно с китайской государственной корпорацией «Хуа Дянь» реализует проект строительства ПГУ-450 МВт в Ярославле. Китайский банк ICBC предоставит около 15 млрд руб. (75% стоимости проекта) [11. С. 19]. В 2011 г. была создана совместная российско-китайская проектная компания для реализации проектов по строительству гидро- и тепловых электростанций в Сибири. Данной компанией были отобраны три приоритетных проекта: тепловая электростанция на газе (ТЭЦ Ленская в Иркутской области) и две гидроэлектростанции (Транссибирская ГЭС в Забайкальском крае, Нижне-Ангарская в Красноярском крае), суммарной мощностью более 3 ГВт. В 2013 г. начата работа по реализации проекта строительства Ленской ТЭС, на данном этапе произведен выбор участка земли под строительство, ввод первой очереди ожидается в 2016 г. [11. С. 16, 12].

Расчет эффективности

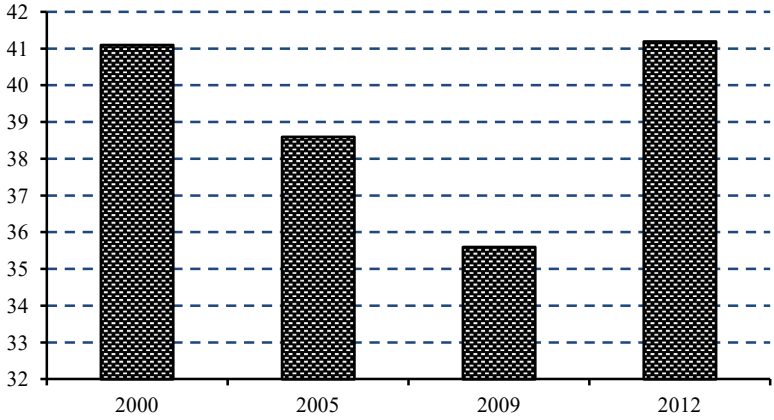
Россия предполагает занять устойчивую нишу на рынке электроэнергии в Китае. Тем не менее существуют ограничения на наращивание экспорта: на рынке возможна ситуация монопсонии, когда наша страна будет вынуждена соглашаться на условия Китая по формированию экспортных цен на российскую электроэнергию, так как введенные линии электропередач невозможно переориентировать на других потребителей в АТР.

Ценовой вопрос был определяющим в истории организации поставок российской электроэнергии в Китай. До 2006 г. тариф на электроэнергию, экспортируемую из России, составлял 1,8 цента за 1 кВт·ч, что соответствовало уровню цен, сформировавшемуся на оптовом рынке Китая (порядка 2 центов за 1 кВт·ч электроэнергии). В 2007–2008 гг. странам не удалось договориться об уровне тарифов на электроэнергию, в результате экспорт электроэнергии был прекращен. В 2009 г. поставки электроэнергии возобновились, тариф составил 3,8 цента за 1 кВт·ч и в ходе переговоров в течение года был увеличен до 4,2 центов [13]. В 2012 г. тариф на российскую электроэнергию вновь был пересмотрен и доведен до уровня средневзвешенной оптовой цены на электроэнергию на рынке Китая (4,9 цента за 1 кВт·ч в провинции Хейлунцзян). Для последующих лет при расчете тарифа на российскую электроэнергию будет учитываться рост цены оптового рынка электроэнергии в северо-восточных провинциях Китая [14].

В зависимости от масштабов поставок экспорт электроэнергии из России в Китай может осуществляться с электростанций, ориентированных на внутренних потребителей (за счет использования избыточных мощностей), и с новых электростанций, рассчитанных на внешний спрос. Экономическая целесообразность будет определяться экспортной ценой на поставки российской электроэнергии в Китай. Механизм ценообразования для каждого из указанных случаев свой. В первом случае экспортная цена является фиксированной в рамках 25-летнего контракта на поставку 100 млрд кВт·ч [15]. Во втором случае возникает вопрос об альтернативных вариантах использования первичных энергоресурсов для России: экспортировать нефть, газ и уголь или вырабатываемую на их основе электроэнергию.

Так как коэффициент использования установленной мощности генерации в ОЭС Востока составляет менее 42% (рисунок), то возможно увеличение объемов экспорта электроэнергии из Рос-

сии в Китай за счет дозагрузки действующих электростанций. Дополнительная загрузка существующих генерирующих мощностей ОЭС Востока позволит увеличить выработку до 55 млрд кВт·ч (за вычетом нормативного резерва в 22%), а с учетом регионального спроса объем экспорта электроэнергии из России в Китай может быть увеличен до 6 млрд кВт·ч.



Источник: расчеты автора по [16–17].

Рис. Коэффициент использования установленной мощности в ОЭС Востока в 2000–2012 гг., %

Если экспортная цена на электроэнергию будет превышать издержки на ее производство и передачу, то увеличение экспорта является экономически эффективно. Расчеты выполняются исходя из экспортной цены электроэнергии, определяя максимально возможный уровень затрат. Издержки на производство и передачу экспортной электроэнергии формируются из следующих элементов: себестоимость выработки электроэнергии, платежи инфраструктурным организациям рынка, оплата услуг ОАО «ФСК ЕЭС» по передаче, оплата стоимости мощности на оптовом рынке.

Вариант первый. Исходя из уровня фактической экспортной цены на электроэнергию в 2012 г., равной 1558,2 руб. за 1 МВт·ч [18. С. 127.], в структуре которой фиксированные платежи (инфраструктурным организациям рынка, ОАО «ФСК ЕЭС» по передаче электрической энергии, оплата стоимости мощности

на оптовом рынке) составляли 700 руб., предельный уровень затрат на выработку электроэнергии, обеспечивающий экономическую эффективность ее экспорта, может быть не более 858,2 руб. за 1 МВт·ч[1].

Возникает вопрос: как между собой соотносятся предельный уровень затрат на выработку электроэнергии и его фактические значения? Структура генерирующих мощностей такова, что тепловые электростанции на органическом топливе на протяжении длительного периода обеспечивают основную долю производства электроэнергии (свыше 62%), они формируют уровень энергетической и экономической эффективности производства электроэнергии в ОЭС Востока. Так как основную долю затрат на выработку электроэнергии тепловых электростанций формируют расходы на топливо (53–57% [18, 19]), рассчитаем топливную составляющую при максимальной загрузке электростанций. Средняя себестоимость рассчитывается как произведение цены сожженного топлива, объема выработки и удельного расхода топлива на единицу выработки. Характеристики электростанций приведены в табл. 2.

Таблица 2

Расход топлива на электростанциях ОЭС Востока

Электростанция	Выработка электроэнергии, млн кВт·ч (максимум)	Удельный расход условного топлива, г/ кВт·ч	Вид топлива
Райчихинская ГРЭС	729,1	595,97	Уголь
Благовещенская ТЭЦ	2459,5	322,62	Уголь
Артемовская ТЭЦ	3513,6	423,18	Уголь
Владивостокская ТЭЦ-2	4225,1	407,04	Уголь
Партизанская ГРЭС (ТЭЦ)	1783,2	457,56	Уголь
Приморская ГРЭС	12824,6	395,19	Уголь
Хабаровская ТЭЦ-1	3821,0	353,83	Уголь, газ
Хабаровская ТЭЦ-3	6324,5	289,68	Уголь
Комсомольская ТЭЦ-2	1734,8	347,51	Уголь, газ
Комсомольская ТЭЦ-3	3162,2	285,26	Газ
Амурская ТЭЦ-1	2503,4	407,93	Уголь, газ

Источник: [20].

[1] Курс доллара рассчитан по данным Центрального банка РФ.

Поскольку средняя стоимость сожженного топлива равнялась 3346,2 руб. за 1 тыс. м^3 природного газа и 1267,2 руб. – за 1 т угля [19], топливная составляющая выработки 1 МВт·ч электроэнергии на действующих электростанциях оценивается в 658,6 руб. за 1 МВт·ч. При нынешней структуре затрат на производство электроэнергии себестоимость ее производства – в среднем в 1155,4–1242,6 руб. за 1 МВт·ч. С учетом фиксированных платежей необходимый уровень экспортных цен для покрытия всех издержек производства и передачи электроэнергии должен быть не менее 1855,4–1942,6 руб. за 1 МВт·ч, что на 20–25% выше текущего уровня экспортной цены российской электроэнергии.

Вариант второй. Для масштабного увеличения экспорта электроэнергии из России в Китай требуется строительство электростанций, ориентированных на внешний спрос. На территории ОЭС Востока с данной целью рассматриваются проекты строительства к 2025 г. Хабаровской ПГУ-ТЭС, Уссурийской ТЭЦ, Ерковецкой ТЭС, суммарной мощностью 4370 МВт [18, 21–26]. Новые электростанции позволят увеличить выработку электроэнергии на 28 млрд кВт·ч (60% от выработки 2011 г.).

На Уссурийской ТЭЦ и Ерковецкой ТЭС планируется использовать местный низкокалорийный уголь, который не представляет ценности на внешнем рынке, т.е. использованию данного первичного энергоресурса нет альтернативы. На Хабаровской ПГУ-ТЭС будет использован природный газ, который является экспортным товаром. При условии, что удельный расход условного топлива на выработку 1 кВт·ч электроэнергии составит 220–240 г у.т., на выработку 3,7 млрд кВт·ч электроэнергии требуется 0,8 млрд м^3 газа. Расчетные объемы экспортной выручки от продажи природного газа и электроэнергии приведены в табл. 3.

Таблица 3

Альтернативные варианты использования природного газа на примере Хабаровской ПГУ-ТЭС

Ресурс	Объем	Экспортная цена, руб.	Выручка, млрд руб.
Электроэнергия, млрд кВт·ч	3,7	1558,2	5,77*
Природный газ, млрд м^3	0,8	11075,9	8,86

Примечание: * – с учетом потерь при передаче электроэнергии и собственных нужд электростанции.

Источник: [27].

И что в итоге?

В результате расчетов получается, что выручка от экспорта электроэнергии, даже без вычета топливной составляющей и инвестиционных расходов на строительство электростанций, ниже, чем от экспорта природного газа. Несмотря на то, что сотрудничество России и Китая в сфере электроэнергетики преимущественно заключается в экспорте электроэнергии в Китай, увеличение его объемов (с электростанций, ориентированных как на внутренних потребителей, так и на внешний спрос) является экономически неэффективным. В первом случае не обеспечивается возмещение издержек, во втором – продажа первичного энергоресурса привела бы к более высокому уровню выручки.

В целом можно отметить, что на сегодняшний день наиболее перспективными направлениями развития сотрудничества России и Китая являются совместное развитие технологий и строительство электростанций в третьих странах, в долгосрочном периоде – создание континентальной энергосистемы. Россия в силу своего географического положения, имея опыт работы в рамках масштабной единой энергосистемы, сможет предоставлять логистические услуги.

Несмотря на то, что рынок в Китае остается одним из перспективных для российской электроэнергии, необходимо учитывать ряд ограничений. В случае организации широкомасштабного экспорта электроэнергии с территории Дальнего Востока возникает вопрос межтопливной конкуренции, что может привести к снижению объема поставок на рынок Китая российских нефти, газа и угля. Линии электропередач, необходимые для организации экспортных поставок в Китай, невозможно будет переориентировать на других потребителей в регионе, то есть требуются гарантии устойчивого спроса со стороны Китая на российскую электроэнергию.

Анализ экономической эффективности свидетельствует о нецелесообразности увеличения объемов экспорта электроэнергии из ОЭС Востока при сложившейся структуре цен: для действующих электростанций не обеспечивается возмещение издержек, в случае строительства новых продажа первичного энергоресурса принесет более высокую выручку.

Литература

1. Официальный сайт Международного энергетического агентства. URL: http://www.iea.org/statistics/statisticssearch /report/?country=CHINA&product= electricity and heat&year=2011
2. Ежегодный отчет Управления энергетической информации США «International energy outlook 2013». URL: http://www.eia.gov/forecasts/ieo/ pdf/0484(2013).pdf
3. http://www.iea.org/statistics/statisticssearch/report/ ?&country= CHINA&year= 2011& product=Balances
4. *Рудь В.С., Огнев А.Ю., Гамоля Н.Д., Филатова А.Д.* Перспективы развития энергетики Дальнего Востока и создание межгосударственных энергетических связей // Сборник докладов Всероссийской конференции 14–17 сентября 2000 г., Иркутск, Россия. – Иркутск: ИСЭМ СО РАН, 2001. – С. 364.
5. *Кучеров Ю.Н., Ляшенко В.С., Смирнов И.М., Кобец Б.Б.* Развитие межгосударственных электрических связей восточных регионов ЕЭС России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) // Труды международной конференции (22–26 сентября 1998 г., Иркутск, Россия). – Иркутск: ИСЭМ СО РАН, 1998. – С. 273–286.
6. Комплексная программа развития электроэнергетики Дальневосточного федерального округа на период до 2025 г.: приказ Министра энергетики № 257 от 16 мая 2012 г.
7. *Кулагин В.А., Макаров А.А., Митрова Т.А.* Перспективы ТЭК России на евразийских энергетических рынках. URL: http://sei.irk.ru/AEC-2012/papers/S1-1%20ru.pdf
8. Официальный сайт Филиала ОАО «СО ЕЭС» «Объединенное диспетчерское управление энергосистемами Востока». URL: http://so-ups.ru/index. php? id=odu_east_news_view&tx_ttnews[tt_news]=3195
9. «Функционирование и развитие электроэнергетики России в 2005-2011 г.», официальный сайт ОАО «Восточная энергетическая компания». URL: http://www.eastern-ec.ru/news/302/
10. Годовой отчет РАО ЭС России за 2001 г. URL: http://www.rao-ees.ru/ru/investor/reporting/reports/report2001/8_5.htm
11. Справка о российско-китайском сотрудничестве в области энергетики / Министерство энергетики РФ Департамент международного сотрудничества. – М., 2011. – С. 19.
12. «О прогнозе социально-экономического развития Усть-Кутского муниципального образования на 2014 год и на период до 2016 года» / решение Думы Усть-Кутского муниципального образования № 173 от 24.12.2013 г.
13. Годовой отчет по результатам работы за 2009 год ОАО «Восточной энергетической компании». URL: http://eastern-ec.ru/ru/about_company/rakrytie-information/annual-reports/
14. *Самойлович А*. Проводить свою линию //Официальный электронный журнал Минэнерго РФ «Твой ТЭК». – 2012. – №1. – С. 60.
15. Официальный сайт ОАО «Восточной энергетической компании». URL: http://eastern-ec.ru/ru/about/history/

16.Топливо и энергетика России (Справочник специалиста топливно-энергетического комплекса). Под ред. А.М. Мастепанова. – М., ИАЦ «Энергия», 2004. – С. 188–189.
17.Сводная форма статотчетности Э-1 за 2005, 2009, 2012 гг.
18.Комплексная программа развития электроэнергетики Дальневосточного федерального округа на период до 2025 г. – URL: http://www.dkvartal.ru/firms/ 98671935/ articles/6264
19.Годовой отчет Дальневосточной генерирующей компании за 2012 г. URL: http://www.dvgk.ru/uploads/attachments/dvgk/GO2012.pdf
20.URL: http://www.rao-esv.ru/shareholders-and-investors/main-indicators/
21.URL: http://www.eastern-ec.ru/print.php?url=/projects.html
22.URL: http://www. rao-esv.ru/activities/investment-projects/
23URL: http://sakha.gov.ru/node/4737
24.URL: http://sakha.gov.ru/node/4748
25.Восточный вектор энергетической стратегии России: современное состояние, взгляд в будущее/ Б.Г. Санеев [и др.]. ИСЭМ СО РАН. – Новосибирск: Гео, 2011. – С. 152–158.
26.*Смирнов В.В.* Перспективы расширения сотрудничества между Россией и Китаем. URL: http://sei.irk.ru/AEC-2012/pres/D4-1%20pres.pdf
27.URL: http://www.cbr.ru/statistics/print.aspx?file=credit_statistics/ gas.htm&pid= svs&sid=vt3

ЛЕСНОЙ КОМПЛЕКС ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: РЕАЛИИ И ВОЗМОЖНОСТИ РОССИЙСКО-КИТАЙСКОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ[1]

Н.Е. АНТОНОВА, *доктор экономических наук,*
Институт экономических исследований ДВО РАН,
Хабаровск

Территориальная структура лесного комплекса Дальнего Востока

Исторически лесопользование Дальнего Востока всегда было в значительной степени ориентировано на вывоз лесопромышленной продукции из региона, что предопределялось ограниченностью внутрирегионального спроса. Переход к рыночной экономике привел к дальнейшему его сокращению, а низкая доступность национальных рынков из-за транспортной ограниченности и низкой конкурентоспособности местной древесины по сравнению с продукцией из Сибири способствовали все большей переориентации лесопользователей Дальнего Востока на восточноазиатские рынки. Ключевую роль здесь играет Китай, и эта роль все возрастает, что вызывает необходимость исследования масштабов влияния «китайской руки» на дальневосточный лесной комплекс, его плюсов и минусов.

Рассмотрим возможности российско-китайского сотрудничества на примере регионов южной части Дальнего Востока, на которые приходится почти все производство и весь лесной экспорт (табл. 1).

Во многом развитие лесопромышленного производства в Хабаровском и Приморском краях, Амурской области определяется приграничным расположением, в том числе близостью к Китаю. На эти три территории в 2012 г. приходилось 99,7% лесного экспорта ДФО, причем подавляющая часть продукции поступает в КНР. Еще одним субъектом Федерации, граничащим с Китаем, является Еврейская автономная область. Хотя ее доли

[1] №6 2014. Статья написана при финансовой поддержке гранта РГНФ №13-12-27001.

в лесном производстве и экспорте ДФО мизерны, но поскольку лесопользование здесь полностью ориентировано на южного соседа, то результаты китайского влияния также представляют интерес.

Таблица 1

Вклад территорий в лесопромышленное производство Дальневосточного федерального округа в 2010–2012 гг.

Показатель	Производство					
	древесины необработанной			пиломатериалов		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
ДФО, млн м^3	11,7	12,4	12,0	1,3	1,8	1,9
Доли территорий в лесопромышленном производстве ДФО, %:	100	100	100	100	100	100
Хабаровский край	50,4	50,0	52,5	45,7	48,6	51,8
Приморский край	34,2	32,3	31,7	25,5	26,5	24,4
Амурская область	6,8	6,5	5,0	7,0	7,2	6,4
Республика Саха (Якутия)	6,0	7,3	6,7	11,3	8,5	6,7
Прочие	8,5	11,3	10,8	21,8	17,8	17,4

Источник: Рассчитано по [1].

Кто работает сегодня на этом рынке? Начиная с 2000-х годов мелкие предприятия лесного комплекса, во множестве образовавшиеся в 1990-е годы, стали вытесняться крупными компаниями, в том числе иностранными. Среди них – российские компании «Тернейлес» и ее японский партнер «Сумитомо Корпорейшн», холдинг RFP Group, «Приморские лесопромышленники», «Аркаим», «Бизнес-Маркетинг» и ее канадско-китайский партнер Cathay Forest, малазийская «Римбунан Хиджау». Приход крупных игроков на дальневосточный лесной рынок и захват сырьевой базы были продиктованы разными целями, но в основном связаны с экспортом круглой древесины, расширением рынка сырья, а также выходом в другие сырьевые отрасли. Малые и средние предприятия, сохраняя свое большинство в количественном отношении, существенно сократили свою долю в основных показателях деятельности лесного комплекса.

Дальний Восток на лесном рынке Северо-Восточной Азии: влияние национальной таможенной политики

До 2007 г. дальневосточная лесопромышленная продукция оставалась конкурентоспособной на рынках Северо-Восточной Азии, хотя и по узкому продуктовому ряду – необработанные лесоматериалы (95%) и в незначительной степени – пиломатериалы. С одной стороны, это было обусловлено структурой внешнего спроса, в котором преобладала необработанная древесина. С другой стороны, из-за неразвитости в регионе перерабатывающих отраслей производители не могли предложить внешнему рынку иные конкурентоспособные лесные товары.

Такое положение объективно является неустойчивым: производитель несвободен в выборе, если он не сам создает спрос. Объем спроса на лесных рынках Северо-Восточной Азии контролируется этими странами-импортерами (т.е. на рынках наблюдается монопсония, особенно на китайском), соответственно, они могут контролировать и объем предложения, привлекая лесоэкспортеров из разных стран [2].

Это и произошло в 2008–2009 гг., когда в попытке повлиять на продуктовую структуру лесного комплекса федеральное правительство изменило таможенные условия российского экспорта древесины. Было продекларировано намерение поднять вывозные пошлины на необработанную древесину до 80% и тем самым сделать экспорт сырья неэффективным. Это должно было заставить лесозаготовителей, в первую очередь крупных, приступить к созданию перерабатывающих производств и выпуску продукции с высокой добавленной стоимостью (хорошо бы при этом, чтобы она была инновационной). Но будет ли эта продукция востребована на внешних рынках, где прочно обосновались производители из других стран (Китай, Канада, США, Швеция, Финляндия), давно и устойчиво работающие в сфере переработки? На этот вопрос у руководства страны, похоже, был оптимистичный положительный ответ. Расчет на то, что Китай продолжит покупать российские пиломатериалы, не имел под собой оснований, ведь они не занимали значительного места на рынке [3].

Суровая правда жизни опровергла этот оптимизм – потеряв рынок необработанной древесины, российские экспортеры не сумели продвинуться в другие продуктовые ниши мирового лесного рынка, кроме традиционных пиломатериалов. Как результат, объем национального лесного экспорта сократился за шесть лет на

23% – с 9,2 млрд долл. в 2007 г. [4] до 7,5 млрд долл. в 2012 г. [5] За этот период Россия потеряла 74,2% физического объема экспорта круглого леса, увеличив лишь на 18% экспорт пиломатериалов, на 11% – фанеры и на 9% – целлюлозы [6].

На Дальнем Востоке с его почти монопродуктовым лесным рынком ситуация оказалась намного драматичнее: падение стоимостных объемов лесного экспорта составило за 2007–2012 гг. 56% (с 1,54 до 0,98 млн долл.) [7]. Традиционные партнеры в странах Северо-Восточной Азии (Китай, Япония, Республика Корея) переориентировались на другие рынки сырья (Новая Зеландия, Канада, США). Усугубил ситуацию мировой кризис 2008 г., который привел к дальнейшему сокращению объемов лесного экспорта Дальнего Востока. Хотя сокращение китайского спроса было наименьшим, но именно оно наиболее сильно повлияло на объемы поставок дальневосточной продукции и вызвало падение всех экономических показателей лесного комплекса Дальнего Востока. Когда во второй половине 2009 г. начался экономический рост в Китае, именно он вызвал оживление на рынке лесоматериалов и повышение объемов экспорта у дальневосточных производителей, реанимировав отчасти экономику отрасли.

Роль Китая в лесном экспорте территорий Дальнего Востока

Дальний Восток экспортирует в Китай главным образом необработанную древесину и пиломатериалы, а импортирует – изделия более глубокой деревопереработки (плитные материалы, мебель).

Тесная привязка к китайскому рынку сформировалась за последние 10 лет, когда началось усиление позиций Китая в лесной торговле Дальнего Востока. Абсолютные объемы импорта Китаем древесины за 2001–2008 гг. выросли в три раза, что привело к изменению географической структуры поставок продукции – все большему смещению в сторону Китая за счет сокращения доли Японии и Республики Корея.

До начала 2000-х годов доминировал японский рынок (с 1960-х годов, когда начали действовать компенсационные соглашения между СССР и Японией о поставках круглого леса в обмен на японскую технику), занимая 52% экспорта, несмотря на очень высокие требования к качеству продукции. Цены на рынке Японии всегда были выше, чем на китайском и корейском рын-

ках, что и привлекало российских экспортеров. После 2000-х годов быстрорастущий и менее требовательный к качеству рынок КНР стал более привлекательным. К 2009 г. доля Китая в физическом объеме дальневосточного лесного экспорта составила 85,3% (2000 г. – 29,5%)[1], продолжая в дальнейшем увеличиваться по отдельным территориям.

Примерно 60% импортируемой российской древесины перерабатывается в трех провинциях Северо-Восточного Китая: автономном районе Внутренняя Монголия (5%), провинциях Хэйлунцзян (40%) и Цзилинь (15%) [8]. Около 95% китайских заводов размещены на границе, они производят первичную переработку и отправляют товары на китайский рынок на вторичную переработку, а затем – назад в Россию и другие страны. В Даляне и Суйфэньхэ созданы крупные заводы по переработке российской древесины[2].

В качестве импортеров российской древесины выступают в основном мелкие китайские предприятия. Являясь посредниками, они заключают контракты с дальневосточными лесозаготовителями, а затем перепродают древесину переработчикам, стараясь не допускать россиян к прямым поставкам. В последнее время китайцы создают на российской территории свои лесозаготовительные и перерабатывающие предприятия, в основном для простейшей обработки древесины на своих пилорамах «second-hand».

В *Хабаровском крае* основными потребителями лесопромышленной продукции остаются внешние рынки, хотя объемы экспортируемой необработанной древесины с 2007 г. постоянно сокращаются, что вызвано повышением пошлин на ее экспорт и ростом переработки сырья. В 2012 г. на экспорт было поставлено около 70% необработанной древесины и 90% произведенных в крае пиломатериалов (4,35 и 0,98 млн м^3 соответственно). Лесной комплекс края продолжает ориентироваться на восточноазиатский рынок, где лидером остается Китай, однако доля его в необработанной древесине стала снижаться как в стоимостном, так и в физическом объемах (табл. 2).

[1] Данные ассоциации «Дальэкспортлес».

[2] Российско-китайский семинар по вопросам инвестиций в освоение и переработку лесных ресурсов 2008 г. – Пекин, 27–28 марта 2008 г.

Таблица 2

Доля КНР в объеме лесного экспорта из Хабаровского и Приморского краев в 2010–2012 гг., %

Продукция	Стоимостной объем			Физический объем		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Хабаровский край						
Необработанная древесина	87,5	85,8	79,8	73,1	75,7	70,6
Пиломатериалы	75,6	75,8	82,2	81,3	83,2	82,2
Приморский край						
Необработанная древесина	94,5	93,7	94,3	96,1	97,2	98,2
Пиломатериалы	72,4	72,1	81,7	80,0	85,6	90,7

Источник: Рассчитано по данным: [9].

Это связано с изменением за последние четыре года предпочтений китайских потребителей необработанной древесины в сторону поставок из США, Канады, а также Новой Зеландии. Спрос на российские пиломатериалы хотя и сохраняется, но в основном Китай потребляет продукцию низкого качества, фактически выступающую сырьем для переработки.

Приморский край еще теснее, чем Хабаровский, привязан к Китаю в сфере торговли необработанной древесиной, скупающему почти весь ее объем (см. табл. 2).

В Приморском крае работает много мелких компаний, в которые вложены китайские деньги, зачастую через подставных лиц. Особенно острая проблема связана с нелегальной заготовкой твердолиственных ценных пород, таких как дуб и ясень [10]. По оценкам Всемирного фонда дикой природы, в Приморском крае в 2012 г. было вырублено более 900 тыс. $м^3$ дуба (при разрешенном объеме не более 450 тыс. $м^3$). Незаконная лесозаготовка лишает копытных кормовой базы, снижая их численность, что напрямую сказывается на популяции амурского тигра [11]. Принятие закона «О регулировании отношений в сфере оборота древесины на территории Приморского края» (от 19.12.2013 г. №332-КЗ), направленного на создание региональной системы учета оборота древесины, должно, как ожидают его разработчики, привести к упорядочению потоков древесины с мест ее заготовки до потребителей. Этому же должны содействовать существенные поправки [12]

в Лесной кодекс РФ, регламентирующие среди прочих новаций введение маркировки древесины ценных пород. Вызывает опасение, что эти законодательные новации ужесточат условия деятельности для легальных лесопользователей и окажутся недейственными для «нелегалов», что уже случалось не раз.

Китайский бизнес активно взаимодействует с лесопользователями Амурской области – практически вся заготовленная в области древесина вывозится в Китай в необработанном виде. Китайские предприниматели и сами работают на территории области, занимаясь лесозаготовкой и отправляя древесину на родину. В 2011 г. объем экспорта необработанной древесины составил 69,5 млн долл., или 547,5 тыс. м^3 (на 27% меньше, чем в 2010 г.). Кроме того, китайцы стали закупать больше древесных отходов, на которые пришлось 5% от общей стоимости лесного экспорта области (5,8 тыс. т – почти на 18% больше, чем в 2010 г.). Лесные товары составляют важную часть областного экспорта, в объеме которого древесина занимала 34% в 2011 г. [13] Из-за спада спроса на китайском рынке в 2012 г. эта доля снизилась до 17% [14].

Лесной комплекс *Еврейской автономной области* также полностью ориентирован на Китай. Причём китайцы создают свои предприятия, которые занимаются заготовкой и переработкой древесины. Из десяти основных арендаторов лесного фонда – три предприятия с китайским капиталом, заготавливающие основную часть древесины («Эколес», «Синь Чунь-лес», «Хуа Синь»), на них приходится 32% общего объема отпуска древесины по АО (на начало 2013 г.) [15]. После увеличения экспортных пошлин произошло сокращение в два раза общей стоимости лесного экспорта из области. При этом в Китай стали вывозиться в сравнимых пропорциях необработанные материалы и пиломатериалы, это произошло как за счет 8-кратного падения объемов первых, так и 6-кратного роста производства вторых (табл. 3).

Таблица 3

Объем экспорта из Еврейской автономной области необработанной древесины и пиломатериалов в 2007 г. и 2012 г.

Продукция	Физический объем		Стоимость, млн долл.	
	2007	2012	2007	2012
Необработанная древесина, тыс. м^3	208,6	26,8	15,2	2,7
Пиломатериалы, тыс. т	6,5	37,3	1,0	6,2

Источник: [16].

Производство пиломатериалов увеличилось за счет роста объема продукции низкого качества с минимальной обработкой, чтобы избежать уплаты пошлин.

Таким образом, можно констатировать, что **для лесных комплексов приграничных территорий Дальнего Востока китайский рынок стал в последние годы той спасительной нишей, без которой, как показал кризис, они не выживут**.

После рекордных объемов лесного импорта Китая в 2011 г. (8 млрд долл.), когда страна стала крупнейшим в мире импортером бревен и пиломатериалов, в 2012 г. на китайском рынке произошло резкое падение спроса. Это было связано как с затариванием складов импортной древесиной, так и со спадом общего спроса на древесные материалы из-за замедления развития рынка жилищного строительства [17].

При этом произошло падение цен на китайском рынке, в том числе из-за обнуления экспортных пошлин на необработанную древесину в Новой Зеландии и Канаде – главных конкурентах России. Это вызвало быстрое снижение стоимостных объемов экспортируемой из России продукции. Для дальневосточных предприятий объем экспортных поставок древесины и изделий из нее уменьшился в стоимостном выражении на 7,9% только за первую половину 2012 г. [18]. Например, на продукцию, поставляемую из Хабаровского края, падение цен составило: на круглые лесоматериалы – более 20%, на пиломатериалы – более 12%. В результате стоимостной объем экспорта лесопродукции Хабаровского края в 2012 г. снизился по сравнению с 2011 г. на 21,6% при падении физических объемов лишь на 4,2% [19].

Это вызвало спад в отрасли. Тем не менее дальневосточные лесоэкспортеры продолжали торговать (даже в убыток), чтобы не терять свои ниши, и ждали повышения цен и спроса на рынке, что и произошло в первой половине 2013 г. Но Россию активно вытесняют с китайского рынка. Во II квартале 2013 г. Новая Зеландия стала крупнейшим поставщиком древесины хвойных пород на китайский рынок, 25% всех поставок приходится на США и Канаду [20]. За 2007–2013 гг. доля России на китайском рынке сократилась с 68 до 24 % [21]. Эксперты прогнозируют, что доля российской древесины на китайском рынке будет снижаться и дальше.

Инвестиционные намерения Китая на Дальнем Востоке

Торговля сырьем и полуфабрикатами является слишком узкой сферой международного сотрудничества двух крупных соседних государств, поэтому предпринимаются попытки поиска различных форм сотрудничества в области лесопользования. Еще в 2005 г. премьер-министры КНР и РФ подписали документ о расширении сотрудничества в лесном хозяйстве, включая переработку древесины. О том, что китайское руководство будет стремиться стимулировать бизнес вкладывать инвестиции в комплексное освоение российских лесных ресурсов, свидетельствуют следующие приоритеты китайского руководства в отношении российских лесов[1].

1. Переход от эксплуатации круглого леса к комплексному использованию, включая заготовку, транспортировку и переработку, тушение лесных пожаров.

2. Поощрение крупных предприятий вкладывать инвестиции в Россию.

3. Развитие глубокой переработки, производство пиломатериалов, фанеры, плитных материалов, мебели, целлюлозы.

Серьезность намерений китайской стороны в реализации сотрудничества с Россией в сфере лесопользования связана активизацией лесоохранной политики в КНР с конца 1990-х годов, вызванной как экологическими проблемами в результате обезлесения территории и последовавших серьезных наводнений из-за этого, так и активным участием страны в международных программах экологического характера. Правительственная политика была направлена на оздоровление лесоресурсной базы Китая, включая запрет или сокращение производства в естественных лесах, создание быстрорастущих плантаций и поддержку преобразования пахотных угодий в леса и пастбища.

Реализация начавшейся в 1998 г. Программы охраны естественных лесов (Natural Forest Protection Program) вступила в 2011 г. в свою вторую фазу (2011–2020 гг.), на которую правительство КНР выделило 219,5 млрд юаней (34,8 млрд долл.) [22]. В 2011 г. в Китае было высажено 6,1 млн га насаждений, что увеличило площадь лесов приблизительно до 200 млн га, к 2015 г. она должна вырасти до 207 млн га.

[1] Российско-китайский семинар по вопросам инвестиций в освоение и переработку лесных ресурсов 2008 г. – Пекин, 27–28 марта 2008 г.

Отдельное внимание уделяется лесовосстановлению в северо-восточных районах страны. Правительством был принят «План охраны экологии и трансформации способа экономического роста районов Большого (Дасинъаньлин) и Малого Хингана (Сяосинъаньлин)», намечавший сократить объемы рубки древесины в Северо-Восточном Китае с 8,2 до 3,1 млн м^3 в год с компенсацией этих объемов за счет реализации совместных с Россией лесных проектов [23]. С 1 апреля 2014 г. объявлен полный мораторий на коммерческую вырубку естественных лесов, расположенных в границах основных государственных лесничеств провинции Хэйлунцзян [24].

Результаты политики восстановления лесов позволили увеличить квоты на собственную заготовку древесины в Китае в 2011–2015 гг. на 9%, или на 23 млн м^3 (табл. 4), что соизмеримо с современным объемом импорта древесины из России (20,7 млн м^3 в 2011 г.) [25].

Таблица 4

Динамика квот на вырубку древесины в КНР в 2006–2015 гг. по видам лесов, млн м^3

Квоты	2006–2011	2011–2015	Изменение, %
Всего к вырубке	248,1	271,1	9
В том числе по типам лесов:			
для коммерческого использования	157,7	218,4	38
для общественной пользы*	90,4	52,7	–42
по происхождению лесов:			
естественные леса	91,2	82,8	–9
плантации	156,9	188,3	20
из них леса с коротким оборотом рубки	54,2	77,1	42

Примечание: * – леса для общественной пользы состоят из защитных (почво- и водоохранные, дорожно-защитные, пастбище- и пашнезащитные и пр.) и лесов для специальных целей (научно-образовательные, культурные, рекреационные, оборонные, для сохранения биоразнообразия и пр.) [26].

Источник: [22].

Поскольку импорт сырья и полуфабрикатов пока что остается для Китая незаменимым, установка на сотрудничество с Россией в лесной сфере также приоритетна. Следует отметить, что китайские деньги пошли на Дальнем Востоке уже в более серьезную переработку, чем продукция с простейших пилорам. Хотя процесс этот, конечно, очень длительный.

Одним из инструментов межстрановой региональной кооперации в сфере лесопользования можно считать межправительственную Программу сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР (2009–2018 гг.) [27]. В ней намечено к реализации 23 совместных проекта в области лесопереработки, из них 15 – в дальневосточных субъектах РФ, восемь – на китайской стороне. На российской территории намечено производить в основном плитную продукцию и пиломатериалы, в Китае – конечную продукцию: мебель, продукты лесохимии, а также создавать логистические центры по обработке и продаже российской древесины. Часть этих проектов на российской стороне фактически начала реализовываться еще до принятия программы.

Особенность развития современной деревопереработки на Дальнем Востоке в том, что практически все крупные деревопереработчики вышли из числа лесозаготовителей. Приход крупных игроков привел к активизации инвестиционного сотрудничества, позволившего вовлечь средства крупнейших российских и зарубежных банков и фондов. Одним из таких игроков является холдинг RFP Group (Russia Forest Products Group) – крупнейшая лесопромышленная компания на Дальнем Востоке, которая занимает второе место по объему лесозаготовки в России (среди ее учредителей – «Евраз Холдинг»). В 2012 г. ее объем заготовки древесины составил 2,1 млн $м^3$ (18% объема заготовки древесины на Дальнем Востоке).

RFP Group реализует проект «Дальневосточный центр глубокой переработки древесины», включающий создание заводов по производству лущеного шпона, пиломатериалов и древесностружечных плит. В 2012 г. уже был запущен крупнейший в регионе завод по производству лущеного шпона из древесины лиственницы, продукция которого пойдет на японский рынок. Одним из инструментов реализации проекта является использование средств Российско-китайского инвестиционного фонда (РКИФ) путем его вхождения в акционерный капитал RFP Group. Этот

фонд создан Российским фондом прямых инвестиций и China Investment Corporation (CIC) по итогам саммита Шанхайской организации сотрудничества в Пекине [28]. В 2013 г. произошел переход от намерений к реальной сделке – в рамках РКИФ за 110 млн долл. была приобретена доля в RFP Group [29]. Привлечение CIC в проект RFP Group превращается в реальную форму нового инвестиционного сотрудничества – оно гарантирует сбыт и возможные преференции по сравнению с другими поставщиками на китайский рынок.

Следует заметить, что опыт серьезного инвестиционного сотрудничества с китайскими партнерами не всегда бывает успешен. Например, в Хабаровском крае в рамках механизма приоритетных инвестиционных проектов в области освоения лесов намечалось строительство завода по производству пиломатериалов и клееной фанеры. Инвестором выступило ООО «ДальЕвроЛес», одним из учредителей которого была канадско-китайская компания Cathay Forest Products Corp. Получив без аукциона лесосырьевые участки, а также скидку по лесным платежам, предприятие так и не создало никакого производства. В результате проект был вычеркнут из перечня приоритетных.

На территории Еврейской автономной области в рамках «Совместной российско-китайской программы сотрудничества по освоению лесных ресурсов ЕАО» проектировалось создание производственных мощностей по глубокой переработке древесины на безотходной основе[1] в 2010–2012 гг. Конечными продуктами должны стать пиломатериалы, древесный уголь, топливные древесные брикеты, клееный брус и мебельный щит. Создает этот проект китайская компания «Эколес», реализовавшая его пока на 25%, в основном в части осуществления лесозаготовок (площадью 315 тыс. га). У компании возникли сложности с привлечением инвестиций, что привело к замораживанию проекта [30]. Новые китайские партнеры, обещавшие выделить ей в 2013 г. 500 млн руб., похоже, не торопятся выполнять свое обещание.

На наш взгляд, сотрудничество дальневосточных и китайских лесопользователей должно быть нацелено на выстраивание цепочек добавленной стоимости – от заготовки до глубокой переработки древесины. С помощью китайских партнеров дальневосточным предприятиям со своей продукцией надо встраиваться

[1] Лесной план Еврейской автономной области на 2008–2018 гг.

в те ниши на глобальных лесных рынках, которые еще не заняты. На это направлена установка нового руководства Министерства развития Дальнего Востока – перехватывать экспортные потоки Восточной Азии и развивать на этом своё производство (сборку, переработку), предлагать сервисы, склады и т.д. [31].

Еще одна потенциальная возможность развития сотрудничества с Китаем связана с закрытием в 2013 г. устаревших производств в секторе целлюлозно-бумажной промышленности [32], суммарные мощности которых составляют 7,4 млн т целлюлозы и бумаги на 300 предприятиях. Импорт лесных продуктов в КНР в 2013 г. вырос по сравнению с 2012 г. на 13%[1]. Однако создание целлюлозно-бумажного производства на Дальнем Востоке, которое планируется RFP Group в перспективе после 2020 г., влечет за собой слишком много рисков, особенно в экологической сфере, поэтому здесь необходимо тщательно взвесить все плюсы и минусы.

* *
*

Лесной комплекс Дальнего Востока все теснее «связывается узами» с китайским рынком, это реальность, обусловленная как объективными, так и субъективными факторами. С позиций выживания комплекса, его крупных и малых предприятий торговля сырьем – это пока что единственный путь, который, к сожалению, имеет характер однонаправленного движения с точки зрения равноценности экономических обменов, и направлен вектор этого движения в сторону Китая, получающего добавленную стоимость от глубокой переработки российской древесины. На взгляд ав-тора, лесной комплекс Дальнего Востока в перспективе будет сохранять свою ориентацию на восточноазиатский рынок, преимущественно на китайский, с его ростом спроса на лесопродукцию из-за ужесточающейся в Северо-Восточных провинциях КНР природоохранной политики. Вопрос в том, с какой продукцией дальневосточные производители смогут позиционироваться на этом рынке, учитывая рост конкуренции со стороны североамериканских и новозеландских поставщиков необработанной древесины и при этом отсутствие у дальневосточников наработанных рыночных ниш для продукции переработки, кроме низкосортных пиломатериалов.

[1] В 2013 г. валовая продукция лесного хозяйства Китая составила 731,15 млрд долл. [33].

Как сказано выше, стратегическое сотрудничество российского Дальнего Востока с Китаем в лесной сфере должно быть нацелено на выстраивание цепочек добавленной стоимости – от заготовки до глубокой переработки древесины с использованием уже сформированных китайцами каналов реализации продукции. Развивающееся инвестиционное сотрудничество между крупными дальневосточными и китайскими партнерами дает на это надежду. Если до конца 2000-х годов российско-китайское взаимодействие в лесном комплексе имело локальный характер, осуществлялось между мелкими партнерами, то в настоящее время можно сказать, что происходит переход на новый качественный уровень, когда на Дальний Восток приходят крупные институциональные игроки при содействии органов власти как с российской, так и китайской сторон.

Одной из проблем при создании значимых межгосударственных инвестиционных проектов является нехватка сырьевой базы, крупные лесопользователи в регионе уже конкурируют между собой за нее, «подминая под себя» более слабых. Возникает опасение, что из лесного бизнеса будут выдавлены малые предприятия. На наш взгляд, для малого лесного бизнеса возможны два пути. Один из них – поддержание существующих связей между мелкими российскими и китайскими участниками торговли сырьем в силу приграничного положения территорий. Здесь существенными являются два вопроса: времени (на сколько лет хватит имеющейся арендованной базы) и легальности (мелкий бизнес больше замечен в незаконных рубках). Другой путь – переориентация малых предприятий на кооперацию с крупными холдингами для оказания услуг по заготовке и вывозу древесины, поставке небольших объемов пиломатериалов для нужд больших компаний. Этот процесс довольно активно происходит в регионе, и скорее всего, за ним будущее.

Литература

1. Лесопромышленный комплекс края в современных экономических условиях: Стат. сб. (с обзором). – Хабаровск: Хабаровскстат. – 2013. – 29 с.
2. *Антонова Н.Е.* Лесная политика: региональные проявления. – Хабаровск: КГУП «Хабаровская краевая типография», 2010. – 224 с.
3. Дальний Восток теряет лесной рынок в АТР // Дальневосточный капитал. – 2013. – №11. URL: http://dvkapital.ru/plots/112013/
4. Российский статистический ежегодник. 2010: Стат.сб./Росстат. – М., 2010. – 813 с.

5. *Машкина Л.В., Бабенко Т.И., Блам Ю.Ш., Ермолаев О.В.* Лесопромышленный комплекс России в контексте мирового сектора // ЭКО. – 2013. – № 11. – С. 26–56.
6. *Колесникова А.В.* Основные проблемы и вызовы в развитии отечественного лесного комплекса // ЭКО. – 2013. – №11. – С. 5–25.
7. Статистика внешней торговли. Сайт Дальневосточного территориального управления ФТС России. URL: http://dvtu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=category &id=63&Itemid=90
8. *Lankin A.* Forest Product Exports from the Russian Far East and Eastern Siberia to China: Status and Trends. – Washington D.C.: Forest Trends, 2005.
9. Комитет лесной промышленности МПР Хабаровского края, 2013 г.; Лесопромышленный комплекс Приморья: Сб. с аналитической запиской / Приморскстат, 2012. – 33 с.
10. Расследование: как незаконно вырубленный русский лес становится американским паркетом. Информационное агентство «Финмаркет» 11.10.2013. URL: http://finance.rambler.ru/news/analytics/136198069.html
11. WWF просит передать управление лесами в Приморском крае на федеральный уровень. URL: http://www.lesprom.com/news/ 55349/
12. О внесении изменений в Лесной кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : федер. закон от 28 декабря 2013 г. № 415-ФЗ
13. Амурский стат. ежегодник 2012: Стат. сб. / Амурстат.-Б., 2012. – 643с.
14. Итоги внешнеэкономической деятельности Амурской области за 2012 г. URL: http://www.amurobl.ru/
15. База данных о предприятиях-лесозаготовителях ЕАО. 2013 г. URL: http://www.eao.ru/?p=1859
16. Стат. ежегодник Еврейской автономной области: Стат. сб. /Еврстат. – Биробиджан, 2013. – 292 с.
17. В 2012 г. лесной экспорт Новой Зеландии может пострадать из-за падения спроса со стороны Китая. Новости LespromNetwork от 06.02.2012 г. URL: http://les.lesprom.com/news/50849/
18. За 6 месяцев 2012 г. стоимостной объем экспортных поставок древесины и изделий из нее на Дальнем Востоке снизился на 7,9%. Новости LespromNetwork от 06.08.2012 г. URL: http://les.lesprom.com/news/53007/
19. Доклад о результатах и основных направлениях деятельности министерства природных ресурсов Хабаровского края за 2012 г. Официальный сайт Министерства природных ресурсов Хабаровского края. URL: http://mpr.khabkrai.ru/uploads/files/Itogi_2012.zip
20. Импорт промышленной древесины в Китай во 2 кв. 2013 г. вырос на 30%. Новости LespromNetwork от 02.08.2013 г. URL: http://www.lesprom.com/news/57271/
21. Лесная отрасль Приморья не может оправиться от удара, нанесенного государством URL: http://www.zrpress.ru/zr/2014/02/
22. Solid Wood Annual 2012. GAIN Report Number: CH12045. Date: 7/25/2012. Global Agricultural Information Network. URL: http://gain.fas.usda.gov
23. Власти Китая планируют снизить объемы рубки древесины в северных провинциях. URL: http://news.wood.ru/?id=29453

24.В Хэйлунцзяне объявлен мораторий на коммерческую вырубку лесов. URL: http://www.chinapro.ru/rubrics/1/10695/
25.Китайцы «разогревают» томский лесной проект. URL: http://www.chinapro.ru/
26.URL: http://gain.fas.usda.gov
27.Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востока Китайской Народной Республики (2009–2018 гг.). Министерство регионального развития РФ. URL: http://www.minregion.ru
28.РКИФ добавит *RFP Group* на лесопереработку / Газета «Тихоокеанская звезда» от 25.09.2012.
29.Ведомости от 21.03.2013. URL: http://www.vedomosti.ru/companies/news/10274631/ abramov_zavel_v_les_abramovicha
30.Итоги работы добывающих и обрабатывающих производств в Еврейской автономной области за январь-сентябрь 2013 г. URL: http://www.eao.ru/?p=2228
31.У нас с бизнесом – брак по расчёту. Выступление М. Шерейкина на 15-й конференции Дальневосточного объединения промышленников и предпринимателей // Тихоокеанская звезда. – 2013. – 26 нояб.
32.В Китае пересмотрен план закрытия устаревших производств в секторе ЦБП на 2013 г. URL: http://www.lesonline.ru/news/?id=240326
33.URL: http://www.lesprom.com/news/V_2013_g__valovaya_produktsiya_lesnogo_hozyaystva_Kitaya_sostavila_73115_mlrd_59871/#sthash.2enCdond.dpuf

РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В СЕЛЬСКОМ ХОЗЯЙСТВЕ[1]

И.А. МАКАРОВ, *кандидат экономических наук, Департамент мировой экономики Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», Москва*

В связи с планами по ускоренному развитию Дальнего Востока остро стоит вопрос об отраслевых приоритетах, которые должны определяться на основе анализа не только его возможностей, но и потребностей соседей по Азиатско-Тихоокеанскому региону [1, 2]. Списки отраслевых приоритетов различаются, однако практически все из них включают сельское хозяйство.

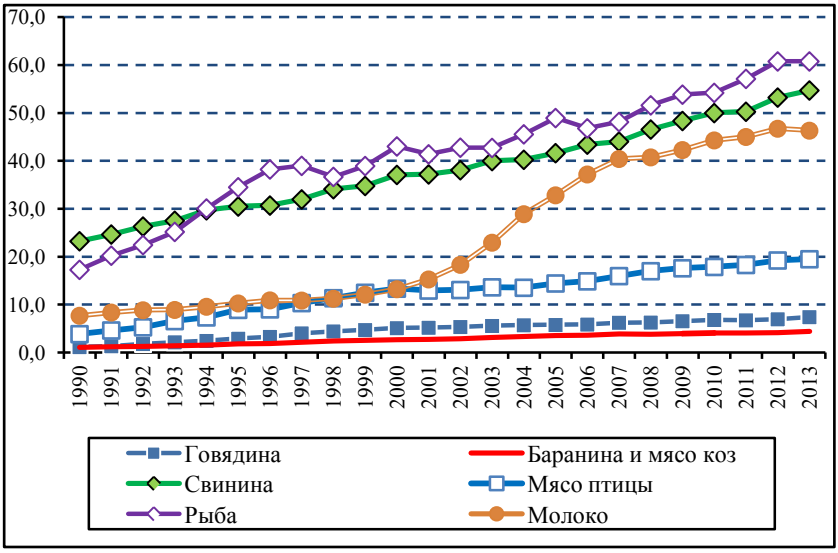
Главным потребителем сельскохозяйственной продукции Сибири и Дальнего Востока должен стать Китай. Между тем исследований, оценивающих потенциал российско-китайского сотрудничества в сельскохозяйственной сфере, очень мало. В них анализируется потенциал роста китайского сельскохозяйственного рынка [3–5 и др.] или обосновываются (правда, без количественных оценок) экспортные возможности России [6, 7], а работы, в которых два сюжета рассматривались бы в комплексе, практически отсутствуют [8].

Спрос на продовольствие в Китае

Потребление. В Китае по мере роста доходов населения стал меняться его рацион в сторону обогащения белковыми компонентами [9]. Это явление, типичное для растущих экономик, становится следствием роста доходов, индустриализации и урбанизации [10]. В Китае душевое потребление животного белка выросло с 1980 г. по 2013 г. на 426% [11]. Если в 1985 г., по данным FAO, среднестатистический китаец потреблял 19,6 кг мяса в год, то в 2013 г. – 61 кг.

[1] №5 2017. Исследование осуществлено в рамках Программы фундаментальных исследований НИУ ВШЭ в 2017 году.

Существенно изменилась и структура потребления мяса: доля свинины с 1990 г. по 2000 г. снизилась с 79 до 64%, а говядины – выросла с 4 до 8%, курицы – с 13 до 22%. С 2000 г. эта структура практически не изменилась – за 2000–2013 гг. потребление всех этих продуктов равномерно возросло на 40–60% (рис. 1). Схожую динамику демонстрирует потребление рыбы и морепродуктов. Произошел взрывной рост потребления молока – с 2000 г. по 2013 г. оно выросло в 3,5 раза вследствие урбанизации, роста доходов и смены потребительских привычек, быстрого развития молочной промышленности и маркетинговых каналов [12].



Источник рис. 1–2: FAOStat.

Рис. 1. Потребление продукции животноводства в Китае в 1990–2013 гг.

Рост потребления мяса привел к увеличению объема потребления кормов. Если потребление риса и пшеницы с 1990 г. практически не возросло (а в душевом выражении даже снизилось), то для главных кормовых культур – кукурузы и сои – оно выросло с 2000 г. на 76% и 187% соответственно (рис. 2).

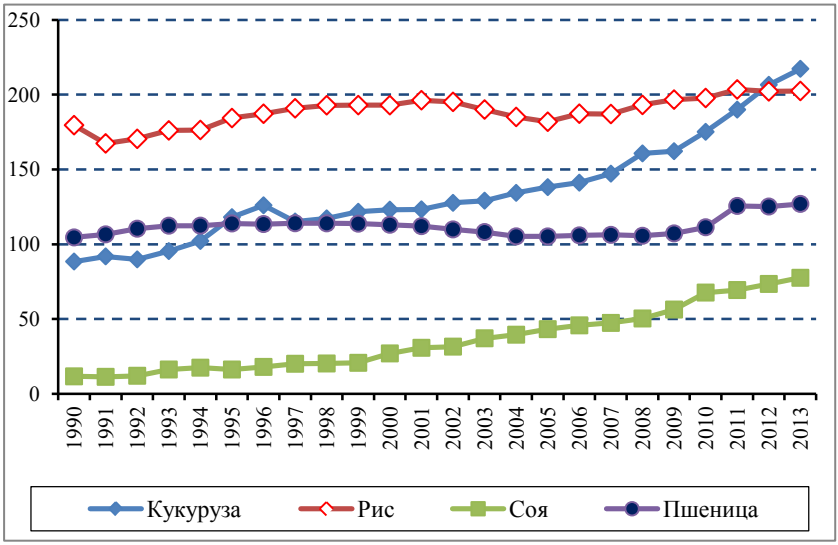


Рис. 2. Потребление зерновых в Китае в 1990–2013 гг., млн т

Импорт. Долгое время растущие потребности Китая в продовольствии удовлетворялись преимущественно за счет внутреннего производства. Сельскохозяйственный выпуск в Китае за 1978–2012 гг. рос темпами 4,5% в год [3]. Несмотря на быстрый рост спроса на сельскохозяйственную продукцию, нетто-импортером продовольствия Китай стал лишь в 2004 г. По данным FAO, до настоящего момента за счет импорта обеспечивается лишь 2,0% потребления риса, 3,4% кукурузы, 6,0% пшеницы, 2,6% свинины, 9,8% мяса птицы, 10,3% говядины. Чуть выше показатели зависимости от импорта для молока (12,7%), рыбы и морепродуктов (18,5%).

Впрочем, с учетом масштабов китайского рынка даже малые процентные значения нередко скрывают за собой огромные абсолютные. Китайский импорт пшеницы – это 7,6 млн т. Китай – важнейшее направление экспорта для австралийских, канадских и американских зерновых производителей. Импорт говядины с 2004 г. по 2013 г. вырос в 4,2 раза, что стало одним из источников устойчивого экономического роста в Австралии и Новой Зеландии и способствовало развитию сельского хозяйства Латинской Америки. Еще в 2003 г. Китай был нетто-экспортером кукурузы, в настоящее время ее нетто-импорт составляет уже 7,2 млн т.

Наиболее значительна зависимость Китая от импорта сои, ставшей одной из ключевых кормовых культур после либерализации ее импорта в 1996 г. И если импорт кукурузы, риса, пшеницы в 1990–2010 гг. вырос незначительно, то поставки сои из-за рубежа с 1996 г., по данным FAO, выросли в 17 раз, а ее доля в кормовом балансе превысила 20% (по сравнению с 3,2% в 1996 г.) [3]. Сейчас в Китай направляется половина мирового экспорта сои. Именно импорт кормов – сои и, в меньшей степени, кукурузы – заставляет некоторых исследователей говорить, что для Китая актуальна не столько продовольственная (food security), сколько «кормовая безопасность» (feed security) [3].

Перспективы роста импорта. Один из ключевых вопросов глобального продовольственного рынка – когда Китай начнет наращивать импорт мяса? Этот момент ожидается уже давно, но пока удается удерживать импорт в относительно небольших масштабах за счет развития производства внутри страны. Это достигается благодаря масштабному импорту кормов, все еще низким издержкам на оплату труда в сельской местности, которые делают китайскую продукцию дешевле импортной, а также таможенной защите отечественных производителей. Однако использовать эти факторы бесконечно невозможно. Потребление мяса будет расти, хотя, может быть, не так быстро, как ранее. Разрыв между внутренними и мировыми ценами сократится по мере роста издержек на оплату труда. Попытки наращивать внутреннее производство будут означать растущую зависимость от импорта кормов, которая уже сейчас является тревожной. Как следствие, Китай уже в ближайшее десятилетие превратится в одного из ведущих мировых импортеров мяса [3–5].

Переход к массовому импорту мяса должен сдержать рост импорта кормов, который, впрочем, не прекратится. Помимо роста спроса на мясо, ему будут способствовать и многочисленные ограничения внутреннего производства зерновых культур – нехватка пахотных земель (только 9% территории отдано на сельскохозяйственные нужды) и их нерациональное использование, снижение уровня грунтовых вод и эрозия почв по всей стране (по официальным данным, около 40% пахотных земель страны страдает от деградации почв). Неизбежным видится переход к массовому импорту кукурузы, который уже начинается.

В табл. 1 представлен прогноз китайского спроса и торговли ключевыми видами продовольственной продукции [3]. Согласно

этому прогнозу, рост чистого импорта ожидается по всем товарным группам, кроме мяса птицы. Зависимость Китая от импорта возрастет, особенно в отношении кукурузы, сои, баранины и говядины, хотя и будет оставаться достаточно низкой по меркам других стран. Китайский рынок будет поглощать все больше и больше продовольствия, и вопрос состоит в том, сможет ли этим воспользоваться Россия.

Таблица 1

Предложение и спрос на продукцию животноводства и основных кормовых культур в Китае в 2010, 2020 и 2030 гг., тыс. т

Показатель	Продукция животноводства						Кормовые культуры	
	свинина	говядина	баранина	птица	молочные продукты	рыба	соя	кукуруза
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2010								
Производство	43877	4742	3097	15374	34006	27781	15083	177245
Импорт	201	24	57	542	4408	2308	61450	1570
Экспорт	110	22	13	435	73	2486	509	130
Чистый импорт	91	2	43	107	4335	–177	60941	1440
Совокупный спрос	43968	4744	3140	15481	38341	27604	66114	197430
Удельный спрос (кг на 1 чел.*)	31.6	3.2	2.2	10.9	28.1	18.9	47.8	13.5
Самообеспечение, %	100	100	99	99	89	101	20	99
2020								
Производство	54947	7048	4436	21889	55076	42960	14816	223050
Импорт	667	126	350	62	10593	2770	76428	18992
Экспорт	71	5	0	197	57	3528	340	143
Чистый импорт	597	121	350	–135	10536	–758	76089	18849
Совокупный спрос	55544	7170	4786	21754	65612	42202	90905	241899

Окончание табл. 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Удельный спрос (кг на 1 чел.*)	37.7	4.8	3.2	14.8	46.1	28.3	63.0	8.2
Самообеспечение, %	99	98	93	101	84	102	16	92
2030								
Производство	59603	8617	5069	24611	65362	49976	14722	241572
Импорт	782	344	667	76	18492	3246	84577	39847
Экспорт	60	2	0	159	30	3021	307	100
Чистый импорт	722	342	667	–83	18462	224	84270	39748
Совокупный спрос	60325	8959	5736	24529	83824	50201	98992	281319
Удельный спрос (кг на 1 чел.*)	40.5	6.0	3.9	16.6	58.3	33.5	67.6	5.3
Самообеспечение, %	99	96	88	100	78	100	15	86

Примечание. * См.: [13].

Источник: [3].

Китайские инвестиции за рубеж. Опубликованный в 2014 г. Центральный документ №1 КПК Китая обозначил укрепление национальной продовольственной безопасности и поддержку сельского хозяйства в условиях ухудшающейся экологической обстановки в качестве основных приоритетов государственной политики. Принято решение поддерживать самообеспеченность рисом и пшеницей при возможности наращивания импорта других культур. Идеальный сценарий – тот, при котором этот импорт обеспечивается китайскими же компаниями, арендующими землю за рубежом. Еще в 2010 г. министр сельского хозяйства Хан Чангфу заявил, что для китайских сельскохозяйственных компаний «настало время идти вовне» [13].

Раньше всего такое движение началось на африканский континент: китайские компании уже вложили миллиарды долларов в сельское хозяйство Африки южнее Сахары [14]. Китайское влияние в сельском хозяйстве стран Юго-Восточной Азии еще выше,

хотя часто оно не отражается в официальных данных. Несколько контрактов на аренду земель китайские компании заключили в Латинской Америке. Китай активен и на постсоветском пространстве. В Таджикистане правительство Китая арендовало 110 тыс. га пахотных земель (1% общей площади). А чуть позже еще 2 тыс. га пахотных земель были арендованы администрацией Синьцзян-Уйгурского автономного района [15].

Впрочем, в последние годы китайские компании все чаще сталкиваются с масштабной критикой своих проектов как по экологическим и гуманитарным причинам, так и в связи с боязнью китайского империализма [16, 17]. Китайские инвестиции стали буквально демонизироваться широкой публикой. Еще в 2013 г. была аннулирована сделка о 50-летней аренде китайской Xinjiang Production and Construction Corps 3 млн га земли на Украине (это примерно площадь Бельгии). В Казахстане поправки в Земельный кодекс, позволяющие иностранцам приобретать землю, привели в апреле 2016 г. к масштабным волнениям. Примерно в то же время сорвалась сделка по продаже китайским инвесторам австралийской компании S.Kidman & Co, которая означала бы фактически передачу под их контроль 11 млн га земли – более 1% всей ее территории.

В большинстве случаев Китай интересуют не столько сами земли, сколько стратегические активы, позволяющие контролировать ситуацию на рынке важнейших продовольственных товаров на всех звеньях цепочек добавленной стоимости [18].

Сельскохозяйственный потенциал Сибири и Дальнего Востока

Россия занимает видное место на мировом продовольственном рынке в отношении двух ключевых групп товаров. Во-первых, пшеницы. Экспорт ее из нашей страны ставит рекорды третий год подряд, а по итогам 2015–2016 сельскохозяйственного года РФ впервые в истории стала крупнейшим в мире экспортером пшеницы (около 30 млн т). Направляется она преимущественно в страны Северной Африки и Ближнего Востока[1], а производится в основном регионами европейской части России, в частности Краснодарским краем.

[1] Grain: World Markets and Trade. US Department of Agriculture, Foreign Agricultural Service, 2016: URL: http://apps.fas.usda.gov/psdonline/circulars/grain.pdf

Вторая группа продовольственной продукции, по которой Россия занимает ведущие позиции на мировом рынке, – это рыба и морепродукты. По их экспорту в 2014 г. Россия заняла 15-е место в мире. В 2015 г. экспорт чуть упал, что стало следствием санкций на импорт рыбы из Европы и переориентацией части экспорта на внутреннее потребление. При этом экспортируется Россией преимущественно замороженная рыба низкого качества, и отдача для российской экономики минимальна.

В отличие от зерна, большая часть рыбы производится в азиатской части страны. Акватория Тихого океана обеспечивает 78% общероссийского улова[1]. В растениеводстве и животноводстве вклад Сибири и Дальнего Востока намного скромнее – на них приходится 14,6 и 17,4% продукции российского растениеводства и животноводства соответственно. В то же время есть все основания полагать, что большая часть сельскохозяйственных ресурсов недоиспользуется.

Площадь земель сельскохозяйственного назначения Сибири и Дальнего Востока – 54,9 млн га, или 28% от общероссийской (и более 1,1% общемировой). Алтайский край вообще имеет максимальную площадь сельскохозяйственных земель среди всех субъектов Российской Федерации – 10,6 млн га (табл. 2)[19].

Таблица 2

Площадь и структура сельскохозяйственных угодий субъектов Федерации Сибири и Дальнего Востока (на 1 января 2015 г.), тыс. га

Регион	Сельскохозяйственные угодья	% от общей площади	Пахотные земли	Сенокосы (луга) и пастбища	Пахотные земли на жителя, га
1	2	3	4	5	6
Россия	**220205,8**	**13**	**121489,9**	**91967**	**0,83**
Сибирский ФО:	**56677,1**	**11**	**23988,2**	**30551,7**	**1,24**
Алтайский кр.	11007	**66**	6610,2	4025,6	2,77
Новосибирская обл.	8400,1	**47**	3772,1	4513,4	1,37
Забайкальский кр.	7645,6	**18**	481	6209,1	0,44
Красноярский кр.	5411,5	**2**	3120,1	2116,7	1,09
Респ. Тыва	3833,7	**23**	233	3473,9	0,74
Респ. Бурятия	3147,6	**9**	830,8	2247	0,85

[1] Росстат, 2013.

Окончание табл. 2

1	2	3	4	5	6
Дальневосточный ФО:	**8013,3**	**1**	**2757,2**	**4749,8**	**0,44**
Амурская обл.	2733,7	**8**	1568,1	900,5	1,94
Приморский кр.	1648,5	**10**	751,9	808,8	0,39
Респ. Саха (Якутия)	1640,2	**1**	104,8	1514,9	0,11
Справочно:					
Мир	4938000	**33**	1380000	3558000	0,2
Китай	536000	**56**	124000	400000	0,08
Австралия	472000	**61**	54000	418000	2,07
США	418000	**43**	177700	239000	0,49

Источники: [6, 19].

Сибирь с XIX в. была одним из главных сельскохозяйственных районов страны. В 1950–1970-е годы здесь были освоены миллионы гектаров новых земель, произошла механизация сельского хозяйства, началось широкое внедрение удобрений. Именно благодаря успехам Сибири уже к концу 1950-х гг. Россия стала одним из ведущих производителей пшеницы, ржи, свеклы, картофеля и др. [7]. Однако многочисленные ошибки в управлении сельским хозяйством (приведшие к истощению значительной части плодородных почв), а затем распад СССР и экономический кризис отбросили регион на много лет назад. Как результат, сегодня именно в Сибири и на Дальнем Востоке сосредоточено около половины площади российских залежей [19].

Условия для ведения сельского хозяйства на большей части территории Сибири и Дальнего Востока, безусловно, неблагоприятны. Так, например, даже в Сибирском федеральном округе к первому классу (наилучшему) относится лишь 1% площади земель сельскохозяйственного назначения, ко второму – лишь 17,7%. Это гораздо меньше, чем в европейской части России [7]. В то же время по-прежнему есть районы, где сельское хозяйство может успешно развиваться, но их потенциал пока не используется. Кроме упомянутого Алтайского края, это развитый в сельскохозяйственном отношении район Минусинской котловины на юге Красноярского края и в Хакасии, а также обладающие высоким аграрным потенциалом Даурские степи в Читинской

области и Бурятии, юг Амурской области, Еврейская автономная область, Приханкайская низменность в Приморье. В последней, в частности, имеются отличные условия для производства сои [20].

Другая возможность для развития сельского хозяйства связана не с расширением обрабатываемых площадей, а с повышением урожайности. В Сибирском федеральном округе она находится на критически низком уровне – 14,3 ц/га убранной площади (для зерновых и зернобобовых культур) по сравнению с 24,1 ц/га в среднем по России. При этом с 2000 г. урожайность здесь снизилась, в том числе и в главном зерновом районе Сибири – Алтайском крае. На Дальнем Востоке же произошел прорыв – урожайность зерновых и зернобобовых повысилась с 8,9 ц до 23,1 ц/га (табл. 3).

Таблица 3

Урожайность зерновых и зернобобовых культур в 2000–2014 гг. (в весе после доработки), ц/га убранной площади

Регион	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014
Российская Федерация	**15,6**	**18,5**	**18,3**	**22,4**	**18,3**	**22**	**24,1**
Сибирский ФО:	**15**	**11,9**	**14,5**	**15,1**	**10,6**	**15,9**	**14,3**
Алтайский кр.	13,8	8,8	12,8	11,3	8,4	14,2	11,2
Новосибирская обл.	17	10,9	15,1	15,2	9,6	15,5	12,1
Забайкальский кр.	10,8	14,5	13,4	9,9	15,3	12,8	15,2
Красноярский кр.	18,6	16,2	21,3	23,7	18,1	21,5	21,3
Респ. Тыва	9,1	6,2	9,9	10,8	8,8	8,1	7,3
Респ. Бурятия	12,3	8,8	12,7	14,1	12,8	12,4	11,6
Дальневосточный ФО:	**8,9**	**12,9**	**12,1**	**18,8**	**15,7**	**17,9**	**23,1**
Амурская обл.	8	14,3	9	18	12,6	14,2	21,6
Приморский кр.	10,2	11,8	19,4	22,8	23,2	23,9	27,8
Респ. Саха (Якутия)	9,8	10,4	7,8	5,9	6,7	10,1	11,4

Источник: Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство. – М.: Росстат, 2015.

Низкая урожайность связана не только и не столько с качеством земель, сколько с недостаточным уровнем внесения удобрений, бедственным положением с кадрами в сельском хозяйстве, недостатком сельскохозяйственной техники и доступа к качественным семенам. Все эти барьеры, характерные для сельского хозяйства России в целом, а не только восточных ее территорий, вполне возможно устранить.

Отдельной проблемой является запрет на производство в России генетически модифицированных культур. Он особенно сдерживает рост урожайности особо востребованных на китайском рынке видов зерновых – сои и кукурузы. В то же время запрет делает российскую продукцию более привлекательной в глазах той части азиатских потребителей, которые не доверяют ГМО.

Серьезными ограничениями для развития сельского хозяйства Сибири и Дальнего Востока являются нехватка рабочей силы, а также недостаток инфраструктуры – как специализированной сельскохозяйственной (склады, элеваторы и т.д.), так и транспортной. В частности, алтайскому зерну именно транспортная удаленность и дороговизна железнодорожных перевозок не позволяют выходить за пределы узкого регионального рынка.

Российское правительство уже сделало первые шаги для смягчения этих проблем, которые, правда, пока касаются лишь Дальнего Востока. Со 2 мая 2016 г. действует закон «О дальневосточном гектаре», предполагающий выделение любому гражданину России небольшого земельного участка на Дальнем Востоке под жилое строительство, фермерское хозяйство или предпринимательскую деятельность. На шестой год участок может быть оформлен в аренду или собственность. Цель программы – привлечь дополнительное население на Дальний Восток, а также повысить внимание к региону. По данным, приводимым министром по развитию Дальнего Востока А.С. Галушкой, более 60% жителей Дальнего Востока поддерживают инициативу «Дальневосточный гектар», а около 20% населения России в целом рассматривают возможность участвовать в этом проекте[1].

Другая важная инициатива – развитие трех территорий опережающего развития с агропромышленной специализацией: это ТОРы «Михайловский», «Белогорск» и «Южная», которым пре-

[1] Выступление министра развития Дальнего Востока А.С. Галушки на встрече с экспертами НИУ ВШЭ 1 августа 2016 г.

доставляется льготный таможенный и административный режим ведения хозяйственной деятельности. Организацию необходимой инфраструктуры вокруг ТОРа берет на себя государство. ТОРы начали действовать лишь с 2015 г., но при этом в них уже есть несколько крупных резидентов. Сельскохозяйственные инвестиции возможны и в других ТОРах – всего их на Дальнем Востоке уже одобрено 17. Кроме того, ряд сельскохозяйственных проектов уже получили государственную поддержку по программе поддержки приоритетных инвестиционных проектов или через Фонд развития Дальнего Востока.

Большая часть планируемых и реализуемых на Дальнем Востоке проектов на настоящий момент нацелена на внутренний рынок. Этому способствует текущая экономико-политическая ситуация: импорт продовольствия из стран Запада запрещен, а в стране объявлен курс на импортозамещение сельскохозяйственной продукции. Это имеет двоякий эффект: с одной стороны, сельскохозяйственные проекты все чаще рассматриваются как приоритетные; с другой – планы развития экспортных производств постоянно находятся под риском пересмотра.

Вместе с тем рост спроса на продовольствие в Азии дает возможности наращивания экспорта и использования потенциала международного сотрудничества. Главным потенциальным партнером выступает Китай. Соя и кукуруза Дальнего Востока, а также сибирская пшеница имеют хорошие возможности для выхода на китайский рынок. Их экспорт вполне может быть дополнен рыбой (которая уже широко представлена в российском экспорте), масличными, мясом (особенно свининой), молочными продуктами, другими видами переработанной продукции.

Российско-китайское сотрудничество в сельском хозяйстве

Несмотря на имеющийся в России сельскохозяйственный потенциал, импорт продовольствия из Китая в Россию сейчас выше, чем из России в Китай. Он достаточно диверсифицирован, но ни по одной из товарных групп Китай не занимает значимых позиций на российском рынке (табл. 4). В 2015 г. импорт продовольствия из Китая существенно упал – это отражение общего тренда в российско-китайской торговле, ставшего следствием замедления роста в Китае, сокращения покупательного спроса в России и девальвации рубля [2]. Единственным исклю-

чением среди продовольственных товаров стали овощи и фрукты, что обусловлено необходимостью замещения санкционной продукции из ЕС и Турции.

Таблица 4

Импорт сельскохозяйственных товаров из Китая в Россию в 2015 г., %

Товар	Объем импорта, млн долл.	Доля в общем импорте	Изменения к аналогичному периоду 2014 г.
Овощи, горох, фасоль и др.	347,42	1,0	4,2
Фрукты	342,52	1,0	5,7
Продукты из овощей, фруктов, орехов	315,66	0,91	–28,4
Готовые пищевые продукты из мяса	227,25	0,66	–38,3
Масличные семена и плоды	27,96	0,08	–35,5
Мясо	20,22	0,07	–25,9
Зерновые	2,2	0	–60,3

Источник табл. 4–6: [21].

В российском экспорте только один вид продовольствия вошел в число лидирующих статей – это «рыба, моллюски и ракообразные», занимая в общей структуре поставок в Китай четвертое место вслед за энергетическим сырьем, древесиной и цветными металлами. Объем экспорта рыбы, моллюсков и ракообразных в 2015 г. составил 1,1 млрд долл. (3,54% сово купного российского экспорта в КНР). При этом по сравнению с 2014 г. поставки и в физическом, и в стоимостном выражении сократились – в первую очередь в связи с переориентацией части российской продукции на удовлетворение внутреннего спроса.

Впрочем, несмотря на крайне малый объем сельскохозяйственного экспорта в КНР, 2015 г. дал повод для оптимизма. Поддерживаемый девальвацией рубля продовольственный экспорт стал расти, по некоторым товарным группам – очень быстро (табл. 5). Так, российские поставки (в физическом выражении) по товарной группе «масличные семена и плоды, прочие семена и плоды, зерно, лекарственные растения» выросли вчетверо, а масложировой продукции – в восемь раз. Положительная динамика

была отмечена также по таким товарным группам, как «изделия из мяса, ракообразных», «сахар и кондитерские изделия», «какао и продукция из какао», «изделия из зерна хлебных злаков», «продукты переработки овощей и фруктов», «алкогольные и безалкогольные напитки».

Таблица 5

Российский экспорт в Китай в 2015 г. по ключевым продовольственным товарным группам

Товарная группа	В стоимостном выражении		В физическом выражении	
	объем, млн долл,	изменение по сравнению с 2014 г,, %	объем, тыс. т	изменение по сравнению с 2014 г,, %
Рыба, моллюски и ракообразные	1100	-7,6	822,27	-0,3
Молоко, молочная продукция, яйца птиц, мёд натуральный, пищевые продукты животного происхождения	1,6	69,4	0,553	62,4
Съедобные плоды и орехи	195,1	84,2	45,1	81,1
Хлебные злаки	33,1	106,7	89,4	162,3
Продукция мукомольно-крупяной промышленности	19,9	44,1	40,6	63,8
Масличные семена и плоды, прочие семена и плоды, зерно, лекарственные растения	153,7	387,8	413,3	411,5
Масложировая продукция	84,3	775,9	92,3	838,0

2014–2015 гг. стали прорывными для ряда российских брендов на китайском рынке: закрепился шоколад «Аленка», подписано крупное соглашение на поставку в Китай башкирского меда. В Китай направилось российское подсолнечное масло, наладились поставки сои. Пока это лишь первые шаги, но надо понимать, что до 2016 г. даже развитая в сельскохозяйственном отно-

шении Амурская область почти не поставляла продовольствие на китайский рынок.

Важнейшим событием конца 2015 г. стало смягчение фитосанитарных требований к зерновым культурам, поставляемым в Китай из России. Частично сняты введенные еще в 1997 г. ограничения на импорт пшеницы из России, основанием которых стали случаи заражения выращиваемой в ряде регионов России пшеницы «карликовой головней». Переговоры об отмене ограничения, давно утратившего эпидемиологический смысл, шли очень давно. Их итогом стало разрешение на поставки зерна яровой пшеницы, предназначенного исключительно для переработки, из Алтайского и Красноярского краев, Новосибирской и Омской областей. Также в Китай допускаются предназначенные для переработки кукуруза, рис, соя и рапс, выращенные на территории Хабаровского, Приморского и Забайкальского краев, Амурской области и Еврейской автономной области [22].

У развития российско-китайского сельскохозяйственного сотрудничества появляются новые административные инструменты. Весной 2016 г. был создан Российско-Китайский фонд агропромышленного развития на Дальнем Востоке (РКФАР) с уставным капиталом до 10 млрд долл., 90% капитала будет обеспечено китайскими инвесторами, а 10% – российскими, при этом Фонд развития Дальнего Востока получит 51% в управляющей компании Фонда. Фонд предполагает софинансирование проектов, использующих современные аграрные технологии и обеспечивающих рациональное использование сельскохозяйственных земель. При этом 80% рабочих мест в таких проектах должно принадлежать россиянам[1].

Несмотря на позитивную динамику российского сельскохозяйственного экспорта в Китай, он по-прежнему сталкивается с рядом проблем, которые неизбежно будут замедлять дальнейший прогресс. Первая из них – высокий уровень протекционизма на китайском рынке продовольствия. Хотя по некоторым видам товаров (в основном мясу) китайские пошлины даже ниже действующих в России пошлин ЕАЭС, в среднем они выше, а по неко-

[1] Подписано акционерное соглашение о создании Российско-Китайского фонда агропромышленного развития на Дальнем Востоке (РКФАР) // Новости Минвостокразвития России от 26.04.2016 г. URL: http://minvostokrazvitia.ru/press-center/news_minvostok/?ELEMENT_ID=4218

торым важным группам (например, пшенице) – существенно выше (табл. 6). Параллельно для некоторых видов сельскохозяйственного сырья (в том числе пшеницы, кукурузы, риса и сахара) действует квотирование [22].

Кроме того, в Китае широко применяется целевой протекционизм. Пример – упомянутые фитосанитарные ограничения на поставки российского зерна, даже сейчас снятые лишь для нескольких регионов. Кроме того, зерно по китайским требованиям необходимо поставлять в мешках, а не насыпью, как это делается обычно.

Таблица 6

Импортные пошлины Китая и ЕАЭС на отдельные виды сельскохозяйственных товаров и продовольствия, %

Продукция	Средненоминальный уровень тарифной защиты по ставке РНБ	
	Китай	ЕАЭС
Мясо КРС	15,5	29,1
Свинина	16,0	20,1
Баранина	16,0	15,0
Мясо птицы	19,4	46,3
Сухое молоко	10,0	18,3
Сливочное масло	10,0	18,3
Сыры и творог	12,6	17,6
Картофель свежий или охлажденный	13,0	12,5
Пшеница и меслин	65,0	5,0
Масло подсолнечное	9,5	15,0
В среднем	**15,2**	**12,0**

Существует большое количество ограничений и в отношении других товаров. В частности, с 2000 г. запрещены к ввозу в КНР из России парнокопытные и продукция из них, в том числе молоко и молочные продукты, а также яйца и продукция из них и некоторые другие товары. Ограничение было введено в связи с эпидемией ящура в Уссурийском районе Приморского края и с тех пор не снято.

К прямым запретам добавляются многочисленные технические барьеры, стандарты качества, усложненные таможенные процедуры, специальные требования к маркировке и упаковке. Все это позволяет характеризовать Китай как рынок с тяжелыми условиями доступа к нему. На начавшихся переговорах по соглашению о торгово-экономическом сотрудничестве между Китаем и ЕАЭС снятие барьеров для доступа российской сельскохозяйственной продукции на китайский рынок – один из наиболее острых вопросов для российской стороны.

Второй важный барьер – ухудшение условий для китайских инвестиций в сельское хозяйство и привлечения китайской рабочей силы. Эти два явления неразрывно связаны: китайские компании пока не готовы инвестировать без привлечения рабочей силы из своей страны, а китайские рабочие на деле часто оказываются субарендаторами земель, официально оформленных на российского гражданина [23]. Сегодня к традиционным проблемам привлечения китайских рабочих (недостаточное количество квот, более пристальные административные проверки и т.д.) добавилось снижение реальных зарплат, выраженных в юанях, после девальвации рубля.

Другая тенденция последних лет – всплеск сельскохозяйственной синофобии. Наиболее ярко она проявилась в скандале, разразившемся летом 2015 г. в связи с попыткой китайской компании Zoje Resources Investment арендовать 115 тыс. га земли в Забайкальском крае. Возмущение сделкой выразили и жители региона, и даже отдельные представители федеральных органов власти, в результате от соглашения было решено отказаться. Основные претензии к аренде китайцами земель – хищническая их эксплуатация земель, а также использование собственной рабочей силы – не выдерживают критики. Китайских производителей подталкивают к нерациональному использованию земель короткие сроки их аренды и слабый контроль.

Исследования китайского присутствия в других регионах показывают, что там, где подобных явлений нет, китайское землепользование соответствует всем экологическим требованиям [14]. Да и в России, как показывают полевые исследования, у китайских компаний способы хозяйствования не более разрушительные, чем у российских фермеров. При этом они привносят собственные методы, в полной мере учитывающие природные особенности Дальнего Востока. Например, именно китайцы научили

российских фермеров выращивать сою. Другие позитивные результаты китайского присутствия – пополнение бюджетов налогами и создание рабочих мест (причем на уровне не батраков, а младшего управленческого персонала) [23].

Как бы то ни было, даже несостоявшаяся сделка в Забайкалье будет иметь далеко идущие последствия: региональным властям дан четкий сигнал о недопустимости соглашений подобного рода. Во многом именно забайкальский прецедент определил логику работы российско-китайского агрофонда: деньги – преимущественно китайские, а рабочая сила – российская.

Третьим важным препятствием сотрудничеству России и Китая в сельскохозяйственной сфере остается неразвитая инфраструктура. Сейчас все российское зерно поставляется в Китай морем, а до портов – по железной дороге. При нынешней тарифной политике РЖД такие перевозки оказываются крайне дороги. Кроме того, возможно, что в будущем они будут конкурировать с другими товарами, в частности, с углем, который перевозится по сниженным тарифам. Без пересмотра приоритетов в тарифной политике РЖД сибирское зерно едва ли сможет свободно достичь зарубежных рынков.

Важную роль в развитии российского зернового экспорта в Китай должно сыграть строительство зернового железнодорожного терминала Забайкальск – Маньчжурия, первую очередь которого планируется завершить в 2017 г. Ее мощность составит 800–900 тыс. т зерна. В случае успеха в дальнейшем может быть реализована и вторая очередь, и тогда терминал готов будет обслуживать поставки в размере до 20 млн т в год [24].

Другим проектом, который уже несколько лет находится в стадии обсуждения, является проект зернового терминала в порту Зарубино, предлагаемый группой «Сумма». Это часть транспортного коридора «Приморье-2», который призван соединить Зарубино с провинцией Цзилинь на северо-востоке Китая. Идея строительства терминала (его мощность планируется на уровне 10 млн т в год) с привлечением к нему китайских инвесторов изначально базировалась не на экспорте, а на перевалке в Китай сои и кукурузы из Северной и Южной Америки. Впрочем, и российские производители сои также могут воспользоваться этим транспортным коридором.

Заключение

В российско-китайском сотрудничестве в области сельского хозяйства России важно трезво оценивать свои силы. Несмотря на наличие ряда важных для сельскохозяйственной деятельности конкурентных преимуществ (пахотные земли, богатые водные ресурсы), нет никаких оснований полагать, что Сибирь и Дальний Восток превратятся в гаранта продовольственной безопасности Китая. В то же время заполнение даже небольших ниш на растущем китайском рынке продовольствия может стать важным фактором развития региона и одной из точек его роста. Для того чтобы это произошло, необходимо преодолеть ключевые барьеры для российско-китайского сотрудничества, а именно:

– добиться максимального смягчения протекционистских мер, действующих в Китае в отношении российской сельскохозяйственной продукции, таких как диверсифицированный подход к импорту российского зерна в зависимости от региона, запрет на импорт некоторых видов животной продукции, жесткие технические барьеры. Устранение или смягчение этих мер может быть согласовано в рамках переговоров по соглашению о торгово-экономическом сотрудничестве между Китаем и ЕАЭС. В еще лучшие условия поставило бы российские сельскохозяйственные компании снижение тарифных пошлин на пшеницу;

– оказывать помощь российским сельскохозяйственным экспортерам с учетом их минимального опыта работы на китайском рынке, а также специфических требований к упаковке, маркировке, транспортировке. Функции консультирования российских фирм могло бы взять на себя Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта;

– продолжать развитие транспортной инфраструктуры, в том числе завершить строительство зернового терминала Забайкальск – Маньчжурия, а также реализовать давний проект строительства зернового терминала в Зарубино; добиться снижения тарифов РЖД на перевозку зерна;

– стать более гибкими в отношении возможной аренды земель в России китайскими компаниями. Такая аренда может приносить российской экономике множество выгод, упускать которые, идя на поводу у навязчивых фобий, недопустимо. Это не отменяет необходимости строгого надзора за соблюдением российского законодательства и выполнением всех необходимых экологических требований. На первых порах крупные сельскохо-

зяйственные проекты следует реализовывать с участием российско-китайского агрофонда;

– усилить продвижение в Китае российских продовольственных брендов – шоколада, меда, икры, мороженого, молочной продукции.

Совокупность сложившихся обстоятельств – рост спроса на продовольствие в Китае, девальвация рубля, российский поворот на Восток, переговоры по соглашению о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем и постепенное развитие инфраструктуры – дает сельскому хозяйству Сибири и Дальнего Востока уникальную возможность превратиться в одну из ключевых отраслей региона и выйти на внешний рынок, а вместе с тем на новый уровень собственного развития.

Литература

1. *Макаров И.А., Барабанов О.Н., Бордачев Т.В., Канаев Е.А., Ларин В.Л., Рыжков В.А.* К Великому Океану-2, или российский рывок к Азии / под ред. С.А. Караганова. – М.: МДК «Валдай», 2014.
2. *Makarov I.A.* Transformation of Economic Model in Asia Pacific Region: Implications for Russia's Siberia and Far East / in: Political Economy of Pacific Russia (eds. Huang J., Korolev A.). – Palgrave Macmillan, 2016.
3. *Dong W., Wang X., Yang J.* Future perspective of China's feed demand and supply during its fast transition period of food consumption // Journal of Integrative Agriculture. – 2015. – Vol. 14. – № 6.
4. *Yu W.-S., Cap L.-J.* China's meat and grain imports during 2000–2012 and beyond: A comparative perspective // Journal of Integrative Agriculture. – 2015. – Vol. 14. – № 6.
5. *Yu X.* Meat consumption in China and its impact on international food security: Status quo, trends, and policies // Journal of Integrative Agriculture. – 2015. – Vol. 14. – № 6.
6. *Климова Н.В., Ищенко М.И.* Экспортный потенциал сельского хозяйства России // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. – 2016. – № 119.
7. *Халицкий В., Коханьска М.* Почвы Сибири - растущий потенциал сельхозпроизводства XXI века / Сб. материалов V Международной научной конференции, посвященной 85-летию кафедры почвоведения и экологии почв ТГУ. – Томск: ТГУ, 2015.
8. *Макаров И.А., Щербакова А.В.* Сотрудничество в обеспечении продовольственной безопасности АТР. В кн.: Поворот на Восток. Развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России / под ред.: И.А. Макарова. – М.: Международные отношения, 2016.
9. *Clapp J., Cohen M.J.* The Global Food Crisis: Governance Challenges and Opportunities. Wilfrid Laurier University Press, 2009.

10. *Delgado C.L.* Rising Consumption of Meat and Milk in Developing Countries Has Created a New Food Revolution. – 2003. – Vol. 133. – № 11.
11. *Zulauf C.* China, India, the Food Transition, and Future Demand Growth // Farmdoc Daily. – 2015. – № 5 (122).
12. *Fuller F., Huang J., Ma H., Rozelle S.* Got milk? The rapid rise of China's dairy sector and its future prospects // Food Policy. – 2006. – № 31.
13. *Horta L.* Chinese Agriculture Goes Global // Yale Global Online, 2014: URL: http://yaleglobal,ya*le,edu/co*ntent/chinese-agriculture-goes-global
14. *Brautigam D.* Will Africa Feed China? Oxford University Press, 2015.
15. *Hofman I., Ho P.* Rethinking China's 'land grabs': Chinese land investments in Central Asia. International Institute for Asian Studies, 2011.
16. *Deininger K. et al.* Rising Global Interest in Farmland – Can it yield sustainable and equitable benefits? – World Bank, 2011.
17. *Kachika T.* Land grabbing in Africa: a review of the impacts and the possible policy responses, Oxford. Oxfam International. 2010.
18. *Myers M., Jie G.* China's agricultural investment in Latin America: A Critical Assessment // China and Latin America report. The Dialogue. 2015.
19. Доклад о состоянии и использовании земель сельскохозяйственного назначения Российской Федерации в 2014 г. – Министерство сельского хозяйства Российской Федерации, 2016.
20. *Барабанов О.Н., Бордачев Т.В.* К великому океану, или новая глобализация России / под ред. С. А. Караганова. – М.: МДК «Валдай», 2012.
21. Аналитическая справка о российско-китайском торговом сотрудничестве в 2015 г. Министерство экономического развития Российской Федерации: URL: http://www.ved.gov.ru/exportcountries/cn/cn_ru_relations/cn_ru_trade/
22. Анализ барьеров доступа сельскохозяйственных товаров на рынок Китая. Департамент агропромышленной политики Евразийской Экономической Комиссии. 2015. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/prom_i_agroprom/dep_agroprom/monitoring/Documents/Барьеры%20в%20Китае.pdf
23. *Зуенко И.Ю.* Китайское присутствие в сельском хозяйстве Дальнего Востока: некоторые аспекты проблемы // Известия Восточного института. – 2015. – Т. 2. – № 26.
24. Новое окно возможностей для сибирских аграриев. Интервью с К. Овсепяном // ЭКО. – 2017. – №1.

ВОСТОЧНЫЙ ВЕКТОР – В ОСНОВЕ ПРОЕКТЫ НА ОСНОВЕ ВЗАИМНОЙ ВЫГОДЫ[1]

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

Освоение минерально-сырьевых ресурсов имеет ключевое значение для социально-экономического развития России и, в особенности, для ее восточных регионов. Минерально-сырьевой сектор России включает поиск, разведку освоение и добычу большого числа полезных ископаемых – твердых полезных ископаемых (руд цветных и редких металлов, золота и алмазов), также жидких и газообразных энергетических и сырьевых ресурсов (нефти и газового конденсата, а также природного газа и сопутствующих газов – таких, например, как гелий). Ведущее место занимает нефтегазовый сектор (НГС). Данный сектор обеспечивает около 40% налоговых поступлений в бюджетную систему и основную часть валютных доходов государства. НГС имеет важное значение с точки зрения влияния на социально-экономическое развитие многих (преимущественно восточных) регионов страны.

Важнейшая отличительная особенность минерально-сырьевого сектора России (и ее восточных районов, в том числе) состоит в том, что:

- добыча многих видов полезных ископаемых значительно превышает внутренние потребности страны; доля поставок на экспорт во многих случаях превышает 30% от объема их добычи;
- происходит (как, впрочем, повсеместно в мире) усложнение горно-геологических, географических и климатических условий освоения и добычи минерально-сырьевых ресурсов;

[1] Материалы XVIII Апрельской конференции НИУ ВШЭ. URL: https://conf.hse.ru/2017/program

- России для обеспечения тех объемов добычи полезных ископаемых, которые ей необходимы (с целью обеспечения необходимого уровня социально-экономического развития) необходимо сформировать и реализовать модель их освоения, основанную на принципах соучастия.

Соучастие предполагает:

- участие зарубежных компаний и инвесторов в реализации проектов в минерально-сырьевом секторе на территории России (включая и ее восточные регионы);
- участие российских компаний в цепочках создания и реализации добавленной стоимости, связанной с переработкой и получением готовых продуктов на территории стран АТР.

К сожалению, очень часто понимание участия иностранных компаний и партнеров при реализации проектов в минерально-сырьевом секторе понимается одностороннее – в форме участия в финансировании и разделе эффектов и выгод, связанных только с экспортом сырья и полупродуктов (см., например, хронику дискуссий о целесообразности применения режима соглашений о разделе продукции (СРП [1])). Такой подход, к сожалению, имеет значительные недостатки и не встречает у российских компаний (и в российском обществе – прежде всего, в восточных ее регионах) поддержки и понимания.

Среди основных причин:

- волатильность цен на сырьевые материалы;
- сосредоточение основных экономических выгод на уровне крупных (как правило, экстерриториальных) компаний и налогов на федеральном уровне;
- невозможность преодоления односторонней сырьевой ориентации экономики восточных регионов при таком (одностороннем) подходе.

Позиция авторов состоит в том, что необходим очень взвешенный и тщательный подход к формированию процедур и подходов сбалансированного учета интересов российских компаний, а также зарубежных партнеров и, собственно, восточных регионов страны. Учет интересов восточных регионов представляется важным в связи с тем, что освоение и использование природных ресурсов предполагает нацеленность на достижение устойчивости социально-эколого-экономического развития тер-

риторий, а не только и не столько на генерацию краткосрочных доходов и выгод [2].

Следует отметить, что формирование процедур и подходов к формированию сбалансированного режима освоения природных ресурсов может осуществляться в рамках нескольких альтернатив:

Альтернатива 1: формирование благоприятного инвестиционного климата, стимулирующего реализацию всех проектов в минерально-сырьевом и природо-ресурсном секторах (в основе – преференции для инвесторов и стабильность условий реализации проектов в течение всего срока их реализации, или, по крайней мере, срока окупаемости инвестиций).

Альтернатива 2: разработка и создание особых режимов реализации проектов (пример – СРП; см. выше).

Альтернатива 3: локализация особых условий осуществления инвестиций и экономической деятельности в границах определенных территорий и при условии осуществления определенных «опережающих» проектов (пример – территории опережающего развития).

Все из отмеченных выше альтернатив могут также существенно видоизменяться в зависимости от степени участия государства в реализации инфраструктурной составляющей проектов (от отдельных производств и до участия в развитии целых территорий).

По мнению авторов, все они являются весьма неполными с точки зрения учета тех реальных экономических возможностей, которые имеются на Востоке России. В частности, представляется целесообразным стремиться не только к созданию перерабатывающих производств в данных регионах, но также рассматривать возможности создания подобных производств и в странах-партнерах АТР. В этом случае ключевое значение имеет формирование процедур раздела выгод и издержек. Выгоды, равно как и издержки и риски, должны рассматриваться с учетом интересов всех сторон. Так, например, в случае 100% участия зарубежного капитала на стадии освоения и добычи сырьевых ресурсов, выгоды, тем не менее, должны рассматриваться с учетом участия и собственника участка недр – России или ее региона (или даже муниципалитета) в рамках более «протяженной» технологической цепочки.

В то же время, например, 100%-е участие капитала компании-партнера из другой страны вполне возможно и вполне реально (разумеется, при соблюдении определенных правил создания аффилированных подразделений на территории России; успешный социально-экономический опыт освоения золоторудного месторождения Купол канадской компанией КинРосс Голд в Чукотском АО – лучшее тому подтверждение [3]). В целом ряде случаев Россия не только не располагает необходимыми финансовыми ресурсами, но также и необходимой рабочей силой и инфраструктурой для реализации соответствующих проектов в сфере переработки сырья на своей территории (прежде всего, в сопоставлении с числом, масштабом и сроками реализации проектов).

Важнейшая предпосылка следования подобному подходу – интегральный учет трансграничных потоков издержек и выгод.

Примером того, как развивается сотрудничество, может служить, например, нефтегазовый сектор. Сотрудничество России и Китая в нефтегазовом секторе, прежде всего на востоке России, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах имеет уже определенную историю и определенный «пакет» прецедентов и практик (которые, тем не менее, находятся в состоянии развития и изменения).

Взаимовыгодное сотрудничество может развиваться в рамках различных подходов и моделей, которые, в конечном счете, оказывают важнейшее влияние на генерацию и распределение социально-экономических эффектов, связанных с добычей и использованием углеводородного сырья (УВС).

Одним из ключевых факторов с точки зрения формирования социально-экономических эффектов, связанных с добычей УВС на территории России, является локализация объектов (первичной и глубокой) переработки углеводородов. Конечно же, генерация и распределение выгод зависит от целого ряда других важных факторов и условий, среди которых следует особо отметить:

- участие в строительстве нефтегазовых объектов (рабочая сила, технологии, оборудование, инвестиции); как участие, например, компаний стран АТР в создании новых мощностей на территории России, так и участие российской стороны в строительстве новых объектов в данных странах (на начальном этапе, например, в Китае);

- локализация мест основного потребления продукции переработки (например, в случае развития глубокой переработки УВС, важно какая часть нефтехимической продукции будет экспортироваться, а какая потребляться в России);
- долевое участие корпораций в капитале компаний, занимающихся добычей и переработкой УВС;
- локализация возможных экологических издержек и рисков.

С акцентом на локализацию объектов переработки УВС может быть рассмотрено несколько базовых моделей взаимоотношений российских и китайских партнеров в НГС.

➢ Модель 1. Добыча нефтегазовых ресурсов на территории России, первичная и глубокая переработка УВС на территории Китая; участие китайских подрядчиков в геологоразведочных работах (ГРР) и освоении месторождений; участие российских компаний в создании перерабатывающих мощностей, в капитале китайских компаний, специализирующихся на переработке УВС.

➢ Модель 2. Добыча УВС, первичная и глубокая переработка УВС на территории России. Потребление значительной части производимой продукции в Китае. Участие китайских организаций в создании новых мощностей. Участие китайских партнеров в капитале российских компаний НГС, занимающихся добычей и переработкой УВС на востоке России.

Развитие нефтегазового комплекса на востоке России

В настоящее время в России наблюдается рост объемов добычи нефти и газа в восточных регионах. Важнейшей предпосылкой для этого роста является сотрудничество России и стран АТР, прежде всего Китая. В 2014 г. добыча нефти в Сибири (включая Сибирский и Дальневосточный федеральные округа) достигла 71 млн т (около 13,5% от общего уровня добычи в России), а добыча газа – 47 млрд м^3 (7,4% от добычи газа в стране).

Сегодня Восточная Сибирь является самой быстро растущей нефтегазовой провинцией России. В перспективе до 2035 г. роль Сибири в нефтегазовом комплексе России будет продолжать увеличиваться. Так, в проекте Энергетической стратегии России на период до 2035 года прогнозируется рост добычи нефти в Восточной Сибири до 61–69 млн т (в 2030–2035 гг.), в Дальневосточном федеральном округе – до 34–38 млн т (суммарно более 100 млн т). Добыча газа на востоке России в 2035 г. превысит 180 млрд м^3.

В Восточной Сибири будет продолжаться освоение месторождений нефти в Ванкорско-Сузунском кластере на северо-западе Красноярского края, в Юрубчено-Тохомской и Куюмбинской зонах Эвенкии, а также вдоль трассы нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО) в Иркутской области и Якутии (Верхнечонское, Талаканское, Среднеботуобинское, Юрубчено-Тохомское месторождения). На Дальнем востоке продолжится реализация проектов «Сахалин-1», «Сахалин-2», а так же начнется освоение новых месторождений на шельфе острова Сахалин [4].

С позиций развития экономики Сибири важен не только рост объемов добычи углеводородного сырья (УВС), но и увеличение спроса со стороны компаний НГС на нефтесервис и продукцию обеспечивающих и смежных отраслей и производств. Освоение новых нефтегазовых объектов ведет к росту объемов бурения, строительно-монтажных работ, потребностей в оборудовании и материалах.

Развитие НГС на востоке страны способствует социально-экономическому развитию огромных по площади территорий. Один из важнейших факторов развития НГС на востоке страны связан с сотрудничеством со странами АТР, прежде всего с Китаем. Россия заинтересована в сотрудничестве с Китаем практически во всех сферах НГС, включая:

- поставки УВС (нефти, газа по магистральным трубопроводам, сжиженного природного газа – СПГ) на рынки Китая;
- совместную реализацию проектов в добыче и переработке УВС (включая нефтегазохимию) как в России, так и в Китае;
- производство на совместных предприятиях (на территории России) оборудования для добычи и переработки УВС, а также его импорт.

В настоящее время уже осуществляется ряд совместных проектов стратегического характера. Также обсуждается целый ряд новых перспективных проектов по отмеченным направлениям.

Приоритеты сотрудничества в газовой промышленности

Поставки газа по трубопроводу «Сила Сибири»

Ключевым элементом развития сотрудничества в газовой сфере является строительство и последующая эксплуатация газопровода «Сила Сибири». В 2014 г. «Газпром» и китайская CNPC подписали договор купли-продажи газа по «восточному» мар-

шруту (газопроводу «Сила Сибири»). Договор заключен сроком на 30 лет и предполагает поставку российского газа в КНР в объеме 38 млрд $м^3$ в год. Поставки по контракту начнутся в период 2019–2021 годов. Это самый крупный контракт на поставку газа за всю историю «Газпрома», по которому будет поставлено более 1 трлн $м^3$ газа за время действия соглашения.

«Сила Сибири» станет общей газотранспортной системой для Иркутского и Якутского центров газодобычи и будет транспортировать газ этих центров через Хабаровск до Владивостока. На первом этапе будет построен магистральный газопровод «Якутия – Хабаровск – Владивосток», на втором этапе Иркутский центр будет соединен газопроводом с Якутским центром.

Интересы китайской стороны во многом связаны с повышением надежности поставок (относительно дешевого по сравнению, например, с СПГ) газа, которые к тому же создадут предпосылки для решения ряда экологических проблем. Значительные социально-экономические выгоды от развития газовой промышленности на востоке страны получит и Россия. На строительстве первой очереди «Силы Сибири» будет задействовано более 11 тыс. специалистов, эксплуатировать газопровод будут около 3 тыс. чел. [5].

Расширение деятельности «Газпрома» на востоке страны создает предпосылки для роста уровня социально-экономического развития регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока. В частности, предполагается, что строительство газотранспортных мощностей обеспечит развитие газификации. Кроме того, создание новых центров газодобычи позволит повысить уровень занятости местного населения. Сегодня «Газпром» организует подготовку специалистов в российских профильных образовательных центрах, стимулирует разработку новых образовательных программ.

На востоке России будет построена масштабная газовая инфраструктура, что создаст новые возможности для развития экономики Сибири. При этом следует учитывать, что основные заказы получат предприятия таких отраслей российской экономики, как металлургия, трубная промышленность, машиностроение, расположенные преимущественно в европейской части страны и в Уральском федеральном округе. Для российской газовой отрасли данный договор с Китаем открывает новое перспективное направление поставок, диверсифицирует традиционные маршруты.

Другим важнейшим газовым проектом, реализуемым с участием китайских инвесторов, является строительство завода по производству сжиженного природного газа мощностью 16,5 млн тонн СПГ в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения, расположенного на полуострове Ямал. Доказанные и вероятные запасы газа этого месторождения составляют более 900 млрд куб. м. Проект реализует ОАО «Ямал СПГ», акционерами которого являются ОАО «НОВАТЭК» (60%), французская Тоталь (20%) и китайская CNPC (20%) [6].

В 2014 г. ОАО «Ямал СПГ» подписал обязывающий контракт на поставку сжиженного природного газа с «Китайской Национальной Нефтегазовой Корпорацией». Контракт предусматривает поставку 3 млн т СПГ в год в течение 20 лет.

Возможности развития сотрудничества при реализации газохимических проектов

Развитие газодобычи и транспортных мощностей создает предпосылки для строительства новых перерабатывающих производств. Особенностью многих месторождений УВС Восточной Сибири является многокомпонентный состав ресурсов, что определяет необходимость рационального использования значительных объемов попутного нефтяного газа, этана, гелия, газового конденсата [7].

По планам ОАО «Газпром», основная часть добываемого в Восточной Сибири природного газа будет направляться на переработку на Амурский газоперерабатывающий завод (ГПЗ). Амурский ГПЗ станет крупнейшим в России и одним из самых больших в мире предприятий по переработке природного газа. Его проектная мощность составляет 49 млрд $м^3$ газа в год. В состав ГПЗ также войдет крупное производство гелия (мощностью до 60 млн $м^3$ год).

Амурский ГПЗ – важное звено технологической цепочки поставки природного газа в Китай по восточному маршруту в рамках крупнейшего в истории контракта. На завод по газопроводу «Сила Сибири» будет поступать многокомпонентный газ Якутского и Иркутского центров газодобычи. На ГПЗ из газа будут выделяться этан, пропан, бутан, пентан-гексановая фракция и гелий – ценные компоненты для газохимической и других отраслей промышленности. Переработанный газ будет поставляться в Китай.

«Газпром» приступил к строительству Амурского ГПЗ, которое связано с большим объемом инвестиций, а также предполагает создание значительного числа новых рабочих мест. Проект даст импульс для социально-экономического развития Амурской области и других дальневосточных регионов. На пике строительства Амурского ГПЗ будут принимать участие до 15 тыс. чел. На самом заводе будет создано около 3 тыс. рабочих мест [8].

Амурский ГПЗ будет технологически связан с предприятием по глубокой переработке углеводородов, проект строительства которого в настоящее время разрабатывает «СИБУР» – крупнейшая нефтегазохимическая компания России. Предполагается строительство завода по производству полиэтилена мощностью 2 млн т в два этапа: первую очередь (1,2 млн т полиэтилена) планируется запустить в 2021 г., а вторую (0,8 млн т) – в 2024 г.

Реализации этих и других перспективных проектов «СИБУРа» будет способствовать сотрудничество с рядом китайских партнеров. Так в конце 2015 г. «СИБУР» и Sinopec закрыли сделку по вхождению Sinopec в состав акционеров «СИБУРа» в качестве стратегического инвестора с 10%-й долей. Успешное завершение сделки позволит укрепить сотрудничество компаний и создаст дополнительную стоимость для Sinopec и «СИБУРа». Более тесное сотрудничество компаний и инвестиции будут способствовать обмену опытом и ресурсами, которые усилят позиции компаний на рынке и укрепят стратегическое сотрудничество между Россией и Китаем.

Развитие сотрудничества в нефтяном комплексе

Поставки нефти в Китай

Первый крупномасштабный контракт на поставку УВС в Китай был подписан «Роснефтью» в 2009 г. Тогда партнеры договорились о поставках 300 млн т нефти в течение 20 лет. Одним из условий соглашения стал кредит на 25 млрд долл., выделенный Банком развития Китая. Инвестиции были направлены в том числе на развитие добычных проектов в Восточной Сибири и финансирование строительства трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО), по которому нефть поставляется в Китай [9].

В 2013 г. «Роснефть» достигла договоренности с Китаем о значительном увеличении поставок нефти. В настоящее время Россия ежегодно поставляет в Китай около 15 млн т нефти только по отводу от нефтепроводной системы «Восточная Сибирь – Тихий океан».

Примером возможного участия российского капитала в создании перерабатывающих мощностей на территории Китая является проект строительства нефтеперерабатывающего и нефтехимического комплекса в промышленной зоне Наньгань в г. Тяньцзинь.

Проект будет реализовывать «Китайско-российская Восточная нефтехимическая компания» (PetroChina-Rosneft Orient Petrochemical Company). Она является совместным предприятием «Роснефти» (доля – 49%) и Китайской Национальной Нефтегазовой Корпорации (доля – 51%).

В 2013 г. было подписано соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР о сотрудничестве в строительстве и эксплуатации Тяньцзиньского нефтеперерабатывающего и нефтехимического завода и проектах в сфере разведки и добычи нефти, закрепившее предоставление совместному предприятию трех исключительных прав: на самостоятельный импорт сырой нефти; на беспрепятственный экспорт нефтепродуктов и продукции нефтехимии; на продажу внутри страны нефтепродуктов и продукции нефтехимии совместного предприятия. Реализация этих прав позволит существенно увеличить финансово-экономическую эффективность проекта.

Мощность Тяньцзиньского завода по первичной переработке нефти составит 16 млн т, а глубина переработки – более 95%. В рамках проекта предполагается строительство крупных нефтехимических установок, в том числе установок пиролиза и производства ароматических углеводородов. Проект предусматривает также создание розничной сети из 300 автозаправочных станций.

В 2014 г. был согласован график запуска завода в Тяньцзине и поставок нефти для переработки, который предусматривает запуск предприятия в конце 2019 г.

В этом случае будет реализовываться первая модель сотрудничества, когда УВС, добытое на территории России, будет в основном перерабатываться в Китае (рис. 1). При этом прямые и косвенные социально-экономические выгоды, связанные с переработкой и использованием УВС и продукции его глубокой переработки, будут преимущественно локализованы на территории Китая.

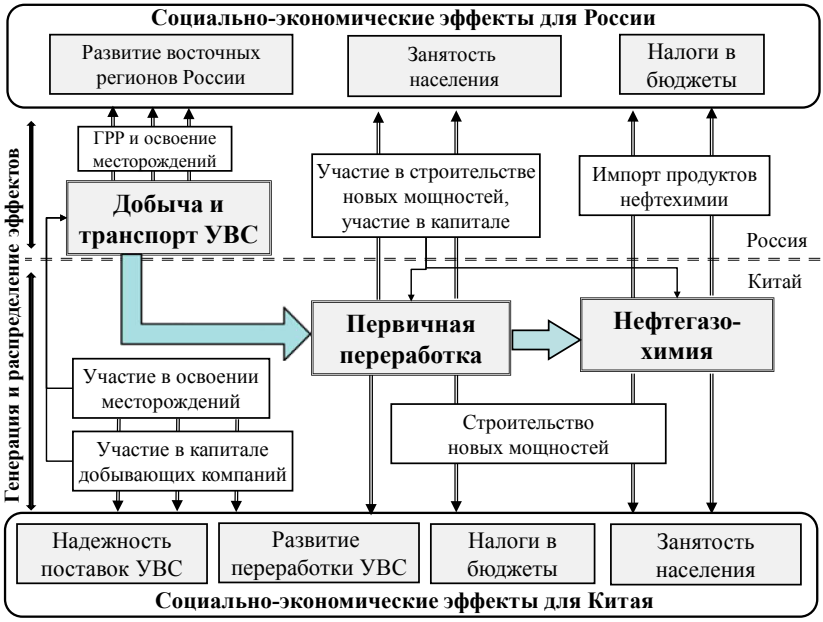


Рис. 1. Формирование и распределение эффектов, связанных с добычей и переработкой УВС
Модель 1. Добыча УВС в России, переработка УВС в Китае

Сотрудничество в разведке и добыче нефти

Первый российско-китайский опыт реализации проектов в добыче УВС связан с покупкой «Роснефтью» и Sinopec российской нефтедобывающей компании «Удмуртнефть». В определенном смысле «Удмуртнефть» стала площадкой для отработки механизмов сотрудничества «Роснефти» с ее китайским партнером. В дальнейшем Sinopec получила приглашение войти в ряд других проектов «Роснефти».

Так, совместное предприятие «Венинефть» ведет геологоразведку перспективного участка недр в рамках проекта «**Сахалин-3**». Венинский участок расположен на шельфе острова Сахалин в Охотском море, его площадь составляет 5,3 тыс. км^2. В рамках проекта «Роснефть» завершила (в партнерстве с компанией Sinopec) геологическое изучение Венинского лицензионного участка, расположенного на сахалинском шельфе. В ходе проведенных исследований было открыто Северо-Венинское газоконден-

сатное месторождение. Его запасы по категориям С1 и С2 российской классификации оцениваются в 35,4 млрд $м^3$ газа и 3,2 млн т конденсата. По факту открытия месторождения совместное предприятие с Sinopec – ООО «Венинефть» – получило лицензию на разведку и добычу углеводородного сырья.

В сентябре 2015 г. ОАО «НК «Роснефть» и China Petrochemical Corporation (Sinopec) подписали основные условия соглашения в отношении сотрудничества в рамках совместного освоения **Юрубчено-Тохомского и Русского нефтяных месторождений**. Соглашение предусматривает возможное приобретение Sinopec до 49% в «Восточно-Сибирской нефтегазовой компании» и «Тюменнефтегазе», владеющих лицензиями на освоение и разработку этих месторождений [10].

Данные месторождения являются перспективными и находятся в одном из ключевых регионов деятельности «Роснефти». Совместная разработка их запасов позволит «Роснефти» и Sinopec снизить риски реализации проектов. Сотрудничество также расширит возможности проектов с точки зрения привлечения финансирования и использования технологий для их реализации.

Также предполагается, что китайские подрядчики будут участвовать в проведении **буровых работ** при разведке и освоении нефтегазовых месторождений на шельфе Дальнего Востока. Так «Магаданморнефтегаз», «Лисянскморнефтегаз» и китайская компания China Oilfield Services Limited (COSL) подписали договор о выполнении работ по бурению двух поисковых скважин в 2016 г. Скважины планируется пробурить на участках «Магадан-1» и «Лисянский» в акватории Охотского моря.

Компания COSL, предложившая полупогружную буровую установку «Nanhai-9», была признана победителем тендера по результатам комбинированной оценки технических и экономических показателей. Установка получила положительные заключения аудита на соответствие российским и международным требованиям.

Привлечение к выполнению работ на шельфе партнеров из стран АТР соответствует стратегии развития компании «Роснефть», направленной на обеспечение максимально эффективной разведки и добычи углеводородов. Использование буровой установки COSL обеспечит оптимальную логистику проекта, а также продолжит работу компании «Роснефть» с активно развивающимся рынком буровой техники и нефтесервисных работ Китая.

Развитие сотрудничества в переработке УВС

С точки зрения создания добавленной стоимости (в том числе на территории России), роста социально-экономических эффектов, связанных с развитием ресурсного сектора, важное значение имеет сотрудничество в сфере переработки УВС (нефти и газа).

Так, «Роснефть» и Китайская Нефтехимическая Корпорация (Группа Sinopec) подписали Меморандум о взаимопонимании в отношении сотрудничества по проектам нефтегазохимии, которые планируется реализовывать в Восточной Сибири. Соглашение развивает сотрудничество «Роснефти» и Sinopec в освоении ресурсной базы Юрубчено-Тохомского нефтегазоносного кластера и предполагает изучение возможностей создания совместного предприятия по переработке природного газа и его жидких фракций в этилен и пропилен с последующей выработкой на их основе полимеров и сополимеров. Предполагается, что годовая мощность газохимического комплекса в **Богучанах и Ангарске** может составить до 10 млрд $м^3$ природного газа с выпуском до 3 млн т этилена и около 6 млн т полимеров и нефтехимической продукции для реализации преимущественно на российском и китайском рынках [11].

Освоение и рациональное использование газовых ресурсов Восточной Сибири создает благоприятные ресурсные предпосылки для осуществления количественного и качественного рывка в развитии российской химической промышленности [12]. Создание крупных газохимических производств в Восточной Сибири является важнейшей экономической задачей и должно быть подкреплено мерами государственного стимулирования, нацеленного:

- на поддержку (экономическую, финансовую, политическую) инвестиционных проектов по эффективному использованию ресурсов газа и строительству новых газохимических комплексов;
- на развитие и стимулирование эффективного внутреннего спроса на разнообразную химическую продукцию.

Главным направлением в формировании восточносибирской газохимии должна быть ориентация на интенсивное развитие внутреннего рынка.

Другой крупный совместный проект – создание Восточного нефтехимического комплекса (ВНХК) на Дальнем Востоке. «Роснефть» и Китайская национальная химическая корпорация (China

National Chemical Corporation, ChemChina) достигли соглашения в отношении сотрудничества в области инвестиций в уставный капитал ChemChina Petrochemical Corporation (CCPC) и в отношении сотрудничества по проекту «Восточная Нефтехимическая Компания».

Основные условия соглашения касаются планируемого приобретения «Роснефтью» 30% акций в CCPC. Условия определяют предварительно согласованную цену, структуру сделки и вопросы корпоративного управления. Меморандум о взаимопонимании касается предполагаемого приобретения компанией ChemChina контрольного пакета акций в ВНХК, а также определяет ключевые этапы инвестирования. Заключив данное соглашение, «Роснефть» привлекает стратегического партнера в проект ВНХК и делает важный шаг на пути к его практической реализации [13].

Проект ВНХК предусматривает создание крупнейшего нефтеперерабатывающего и нефтехимического комплекса в Дальневосточном федеральном округе. Реализация проекта позволит решить проблемы локального дефицита и высоких цен на моторные топлива в Дальневосточном федеральном округе и заложить основы для создания нефтехимического кластера в регионе. Комплекс ВНХК также позволит максимально эффективно использовать конъюнктуру рынка Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) и экспортировать конечную продукцию с высоким уровнем добавленной стоимости.

В настоящее время осуществляется комплекс мероприятий по подготовке к строительству первой и второй очереди проекта. В рамках первой очереди планируется создание нефтеперерабатывающих мощностей (12 млн т в год по нефти) с получением моторных топлив (автомобильных бензинов – 1570 тыс. т, дизельного топлива – 6 млн т, керосина – 790 тыс. т, судового топлива – 140 тыс. т). Вторая очередь предполагает создание нефтехимических мощностей (3,4 млн т в год по сырью) с производством в том числе следующей продукции:

- полиэтилены (850 тыс. т) – для производства широкого спектра полимерных пленок и труб;
- полипропилены (800 тыс. т) – для производства кабельной и медицинской продукции;
- бутадиен (200 тыс. т) – для производства синтетических каучуков;

- бензол (230 тыс. т) – исходное сырье для производства лекарств, различных пластмасс, синтетической резины, красителей.

На данном этапе выполняются работы по подготовке проектной документации, проводятся инженерные изыскания на площадке строительства нефтехимического комплекса и объектах инфраструктуры (железнодорожные пути, внеплощадочная автомобильная дорога, объекты водоснабжения, нефтепроводотвод, объекты электросетевого хозяйства). Общий объем капитальных вложений в строительство двух очередей составит около 660 млрд руб.

Строительство ВНХК обладает преимуществами по сравнению с рядом российских и зарубежных аналогов: полная обеспеченность собственным сырьем; расположение в непосредственной близости от ВСТО и выход к портам; близость к крупнейшим рынкам сбыта продукции – странам АТР.



Рис. 2. Формирование и распределение эффектов, связанных с добычей и переработкой УВС

Модель 2. Добыча и переработка УВС в России

В этих случаях (проект добычи в Восточной Сибири и создание газохимического комплекса в Богучанах и Ангарске; строительство ВНХК) будет реализовываться вторая модель сотрудничества, когда УВС будет в основном перерабатываться в России (рис. 2). При этом прямые и косвенные социально-экономические выгоды, связанные с добычей, переработкой, а также с использованием УВС и продукции с высокой долей добавленной стоимости, будут локализованы преимущественно на территории России.

Основные стратегические выгоды стран АТР в этом случае связаны с участием в освоении нефтегазовых месторождений, в строительстве объектов переработки УВС, с надежностью поставок готовой продукции потребителям.

Производство оборудования для НГС

Важной предпосылкой для создания в России (и в том числе в Сибири) новых производств для обеспечения потребностей российского НГС в оборудовании и услугах является высокая доля импорта, что стало особенно заметно и значимо после введения рядом стран ограничений (санкций) на поставку в Россию определенных видов нефтегазового оборудования. По данным Министерства энергетики России, доля российских и локализованных технологий достигает 80% при добыче традиционной нефти. При добыче трудноизвлекаемых запасов доля таких технологий снижается до 40–60%, а при реализации шельфовых проектов она составляет менее 20%. Ограничения на поставки оборудования угрожают добыче нефти не только на шельфе, но и из традиционных месторождений. Хотя в России более 200 предприятий, которые производят нефтегазовое оборудование, импортозамещение по большинству категорий может быть обеспечено не ранее 2018–2020 гг.

Большая доля импорта в используемом нефтегазовом оборудовании, необходимость развития отечественных поставщиков для нужд НГС формируют определенное «окно возможностей» (с точки зрения создания и развития местных подрядчиков и поставщиков) для российских компаний. Рост объемов добычи (соответственно, объемов бурения, спроса на нефтесервис) создает дополнительные предпосылки для развития таких производств в восточных регионах России).

Определенные перспективы могут быть связаны с созданием совместных российско-китайских предприятий по производству

нефтегазового оборудования в сибирских регионах, на территории которых ожидается заметный рост объемов добычи УВС.

Примером развития такого сотрудничества между бизнесом России и Китая в производстве оборудования для НГС могут служить проекты, намеченные к реализации в Республике Удмуртия. Так удмуртской компанией «Ижлрил-Холдинг» в 2015 г. были подписаны два документа с китайскими партнерами:

- контракт с компанией SJ Petroleum machinery Co. (входящей в корпорацию Sinopec) о поставках первых машинокомплектов для совместного производства мобильных буровых установок в Удмуртии на сумму 2 млн долл.;
- соглашение с HongHua International Co. Ltd. о совместном производстве насосных установок для бурения нефтяных и газовых скважин.

В Удмуртии создадут совместное производство мобильных буровых установок для российского рынка на базе ижевского предприятия «Ижлрил-Холдинг». Создается производство мобильных буровых установок на автомобильном либо прицепном шасси грузоподъемностью в 170 т для нефтяного бурения. Достигнутое соглашение предусматривает постепенную локализацию производства, в том числе изготовление всех основных металлоконструкций буровой установки в Удмуртии, а также постройку стенда для испытаний буровых установок, проработку проекта по изготовлению на базе российского шасси – предварительно, производства КАМАЗа – тяжелой спецтехники.

С точки зрения повышения социально-экономических эффектов от развития НГС для сибирских регионов важно развитие таких проектов на востоке России. Одной из проблем может быть поиск российских партнеров для организации и создания таких производств.

Из успешных высокотехнологичных компаний Сибири, работающих для нужд НГС, можно отметить «ОКБ Зенит» (Красноярск) [14]. Нефтегазовая история компании началась в 2001–2002 гг.: было организовано специализированное конструкторское бюро для проектирования оборудования, предназначенного для горизонтального и наклонно-направленного бурения. Сейчас «ОКБ Зенит» предлагает комплекс услуг по изготовлению и инжинирингу сложного оборудования для предприятий НГС. Его продукция включает: оборудование для подготовки нефти; сква-

жинное оборудование; телеметрические системы сопровождения бурения; оборудование для хранилищ нефти, газа; оборудование для проведения многостадийного гидроразрыва пласта. Важно, что компания занимается не только производством оборудования, но и его разработкой.

Создание новых производственных (в том числе научно-технологических) комплексов в регионах Сибири, работающих для нужд минерально-сырьевого комплекса, поможет эффективно использовать и развивать промышленный потенциал и человеческий капитал сибирских регионов, существенно увеличить социальные эффекты от освоения недр для местного населения. В связи с этим одной из важнейших задач для органов власти регионального уровня является формирование благоприятных условий для создания и развития высокотехнологичных поставщиков для минерально-сырьевого комплекса.

Для увеличения роли местных поставщиков продукции и услуг для НГС целесообразны:

- разработка и реализация программ, предусматривающих увеличение объемов производства нефтедобывающего оборудования и оказания услуг, том числе с участием зарубежных партнеров;
- увеличение роли региональных органов власти в управлении данным процессом (стимулирование развития местных поставщиков, содействие установлению контактов местных поставщиков и компаний НГС, подготовка и мониторинг выполнения программ);
- более широкое вовлечение научно-образовательного комплекса в реализацию инновационных программ российских компаний.

Развитие нефтесервиса, подрядчиков и поставщиков оборудования, материалов и комплектующих может создать предпосылки для устойчивого и долговременного вклада НГС в социально-экономическое развитие регионов востока России. Результаты реализации такого подхода будут в меньшей степени зависеть от конъюнктуры цен на нефть, от налоговой политики государства применительно к НГС, от стадии освоения того или иного крупного месторождения или нефтегазовой провинции.

Вместо заключения

Стратегические интересы России связаны не только с поставкой нефтегазового сырья на рынки АТР, но и с производством и поставкой продукции глубокой переработки УВС, в том числе производимой в рамках совместных проектов, на внутренний и внешний рынки. Взаимовыгодное сотрудничество может реализовываться в рамках совместных предприятий, участия в проектах зарубежных партнеров. В этом отношении важнейшее значение имеют проекты как в добыче углеводородов, так и в сфере его комплексной глубокой переработки.

Определенный импульс этому может придать решение о размещении (переносе) ряда производств на территории России. Китай выдвинул инициативу по экспорту производственных мощностей в 12 приоритетных отраслях экономики, включая строительную индустрию, машиностроение, судостроение, химическую промышленность. Размещение китайских предприятий на территории Дальнего Востока должно осуществляться с обязательным соблюдением установленных в России экологических требований, норм технического регулирования.

Интересы, например, китайской стороны в рамках сотрудничества в нефтегазовом секторе во многом связаны с повышением надежности поставок углеводородного сырья, которые к тому же создадут предпосылки для решения ряда экологических проблем. Среди угроз и вызовов энергетической безопасности для Китая следует отметить: слабую диверсификацию импорта энергоресурсов из нестабильного Ближнего Востока, что ставит стратегические интересы Китая в зависимость от ситуации в этом регионе; необходимость обеспечения безопасности морского транзита нефти и газа. Развитие сотрудничества с Россией в НГС позволяет значительно снизить эти риски.

Важно, чтобы при развитии сотрудничества учитывались интересы и регионального уровня. Для сырьевых российских регионов важна не только и не столько добыча сырья сама по себе. Важна оценка всей совокупности социально-экономических эффектов для сибирских регионов от добычи и переработки углеводородного сырья [15].

В какой мере отмеченные выше перспективы и планы по созданию новых мощностей будут реализованы, сейчас прогнозировать довольно сложно. Это зависит от широкого круга факторов, включая динамику цен на УВС (в том числе на внутренних рын-

ках России и стран АТР), темпы развития экономики прежде всего в России и Китае, инвестиционные возможности компаний. В любом случае важно, чтобы эти и другие проекты реализовывались не только в интересах крупных корпораций, но и с максимальным учетом интересов регионов и населения тех территорий, где они будут размещены. Это подразумевает:

- неукоснительное выполнение экологических требований;
- привлечение местной рабочей силы, повышение уровня ее квалификации, развитие человеческого капитала;
- не только увеличение экспорта продукции, но и использование значительной части продукции для местных нужд;
- максимально возможное привлечение местных поставщиков и подрядчиков.

В докладе основное внимание сосредоточено на двух возможных моделях взаимодействия российских и зарубежных (в конкретных примерах, китайских) партнеров в зависимости, прежде всего, от локализации объектов переработки углеводородов, добываемого на территории России. Могут быть применимы и модели сотрудничества, имеющие промежуточный характер, при которых, например, добыча и первичная переработка ресурсов осуществляются на территории России, а глубокая переработка – в странах АТР. При этом может быть широко распространено взаимное участие партнеров в создании производственных мощностей, инвестициях и капитале компаний. Вхождение в производственные цепочки стран АТР многими российскими экспертами оценивается нецелесообразным и невозможным (в силу и высокой степени развития данных производств и уже достигнутого уровня кооперации). Такой взгляд весьма, по нашему мнению, односторонен и не принимает во внимание этапность реализации предлагаемого нами подхода. Наша точка зрения состоит в том, что расширение взаимного участия в проектах минерально-сырьевого сектора открывает иные возможности и перспективы. Однако практическая реализация такой стратегии выходит за рамки деятельности чисто сырьевых компаний и узкоотраслевых проектов.

Рассмотренные модели могут трансформироваться с течением времени – например, сначала сырье экспортируется в Китай и другие страны АТР, а затем через некоторый промежуток времени на территории России создаются новые перерабатывающие мощности. Равно как и российские компании получают доступ к про-

изводственным активам в других странах и в других отраслях экономики.

Среди критериев выбора, принятия за основу той или иной модели сотрудничества должны быть:

- потенциальные синергетические эффекты (например, в рамках развития горизонтальной кооперации, что имеет место в АТР в настоящее время);
- величина создаваемой добавленной стоимости;
- ориентация на социально-экономическое развитие регионов Азиатской России, вовлеченных в процессы освоения и переработки природных ресурсов.

Литература

1. *Конопляник А.А.* Закон о СРП: хроника событий . – URL: http://www.konoplyanik.ru/ru/publications/b33/srp-ks-0.html
2. Экономическое значение природных ресурсов. Ключевые моменты для реформаторов в Восточной Европе, Кавказе и Центральной Азии.//The Economic Significance of Natural Resources: Key for Reformers in Eastern Europe, Caucasus and Central Asia. – Париж: ОЭСР// Paris: OECD, 2011. – 42 стр.
3. URL: http://kinrossgold.ru
4. Энергетическая стратегия России на период до 2035 года (проект). – М.: Министерство энергетики РФ, 2014. – 262 с.
5. «Сила Сибири». – URL: http://www.gazprom.ru/about/production/projects/pipelines/ykv
6. Южно-Тамбейское месторождение (проект «Ямал СПГ»). – URL: http://www.novatek.ru/ru/business/yamal/southtambey
7. *Крюков В.А., Силкин В.Ю., Токарев А.Н., Шмат В.В.* Комплексный реинжиниринг процессов хозяйственного освоения ресурсов гелия на Востоке России / отв. ред. В.В. Кулешов; ИЭОПП СО РАН. – Новосибирск, 2012. – 181 с.
8. Началось строительство Амурского газоперерабатывающего завода. – URL: http://www.gazprom.ru/press/news/2015/october/article249174
9. Большая нефть пойдет на Китай. – URL: http://www.rosneft.ru/news/news_about/25062013.html
10. «Роснефть» и Sinopec договорились о совместном освоении Русского и Юрубчено-Тохомского месторождений. – URL: http://www.rosneft.ru/news/pressrelease/03092015.html
11. «Роснефть» и Sinopec подписали меморандум о взаимопонимании в отношении сотрудничества в области нефтегазохимии в Восточной Сибири. – URL: http://www.rosneft.ru/news/pressrelease/171220152.html
12. *Крюков В.А., Севастьянова А.Е., Силкин В.Ю., Токарев А.Н., Шмат В.В.* Управление процессом формирования ценности потока углеводородов (на примере перспектив использования газовых ресурсов Восточной Сибири) / отв. ред. В.В. Кулешов; ИЭОПП СО РАН. – Новосибирск, 2011. – 359 с.

13.«Роснефть» и ChemChina развивают сотрудничество. – URL: http://www.rosneft.ru/news/pressrelease/030920152.html
14.ЗАО «ОКБ Зенит». – URL: http://www.zenith.ru/company
15.*Крюков В.А., Севастьянова А.Е., Токарев А.Н., Шмат В.В.* Эволюционный подход к формированию системы государственного регулирования нефтегазового сектора экономики. – Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2002. – 168 с.

CONTENT

SECTION 1 8

Kryukov V.A., *Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Novosibirsk*
THE FAR EAST IN THE RUSSIA'S INTERNAL ECONOMIC TIES 8

Minakir P.A., Prokapalo O.M., *Economic Research Institute, FEB RAS, Khabarovsk*
RUSSIAN FAR EAST: ECONOMIC PHOBIAS AND GEOPOLITICAL AMBITIONS 12

Izotov D.A., *Economic Research Institute, FEB RAS, Khabarovsk*
THE CURRENT GOVERNMENT DECISIONS FOR ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN FAR EAST: A CRITICAL VIEW 34

Vardomskiy L.V., *Institute of Economics, RAS, Moscow*
ON THE ASIAN VECTOR OF RUSSIA'S DEVELOPMENT 50

Demyanenko A.N., *Economic Research Institute, FEB RAS,*
Dyatlova L.A., *Pacific National University, Khabarovsk*
FAR EAST: MODERN STRATEGICALLY INNOVATIONS AND LESSONS OF HISTORY 62

Hong Yul Han, *Hanyang University, Korea*
RUSSIA'S FAR EAST DEVELOPMENT UNDER THE NEW WORLD ECONOMIC ENVIRONMENT 78

Zausaev V.K, Kruchak N.A., Bezhina V.P., *Far Eastern Research Institute of Market Economy, Khabarovsk*
THE TERRITORY OF ACCELERATED SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT IS A NEW MODEL FOR THE GROWTH OF THE RUSSIAN FAR EAST 94

SECTION 2 104

Kryukov V.A., *Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Novosibirsk*
WAYS-AND-ROADS 104

Zausaev V.K., Burdakova G.I., Kruchak N.A.. *Far Eastern research Institute of market economy, Khabarovsk*
DEVELOPMENT SCENARIOS AND ECONOMIC COMPETITIVENESS OF THE FAR EAST OF RUSSIA 107

Isaev A.G., *Economic Research Institute, FEB RAS, Khabarovsk*
THE TERRITORIES OF ACCELERATED DEVELOPMENT:
NEW INSTRUMENT OF REGIONAL ECONOMIC POLICY 117

Norio Horie, *University of Toyama, Japan*
ECONOMIC AND SOCIETAL POSITIONALITY CHANGES
IN THE RUSSIAN FAR EAST BORDERLANDS 134

Lomakina N.V., *Economic Research Institute, FEB RAS, Khabarovsk*
KEY MECHANISMS OF NEW MODEL OF DEVELOPMENT
OF THE FAR EAST AND THEIR INFLUENCE ON THE ROLE
OF MINERAL SECTOR IN REGION ECONOMY 150

Avdeev Yu.A., *Far Eastern branch of RA S, Pacific Geography Research Institute, Vladivostok*
THE FREE PORT OF VLADIVOSTOK – PROS AND CONS 161

Kibalov Ye. B., Bykadorov S. A., *Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Siberian State Transport University (STU), Novosibirsk*
TRANS-SIBERIAN RAILWAY AND BAM: THE SYSTEM VIEW
ON THE PROBLEM OF COMPETITIVENESS INCREASE 182

Bardal A.B., *Economic Research Institute, FEB RAS, Khabarovsk*
TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE FAR EAST: CHANGE
OF CONDITIONS FOR THE ENTERPRISES 202

Kalugina Z.I., Fadeeva O.P., *Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Novosibirsk*
EASTERN NEAR-BORDER RUSSIAN REGIONS:
ALTERNATIVES OF RURAL DEVELOPMENT 220

SECTION 3 234

Kryukov V.A., *Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Novosibirsk*
THE GROWING PERIPHERY 234

Glazyrina I.P., Zabelina I.A., Klevakina E.A., Bogomolova T.Yu., *Institute of Natural Resources, Ecology and Cryology, SB RAS, and Transbaikal State University, Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Chita, Novosibirsk*
"EASTERN VECTOR" REVISITED: PRODUCTIVITY IN THE
BORDER REGIONS OF SIBERIA AND THE FAR EAST 237

Efimov V.S., Lapteva A.V., Efimov A.V., Vcherashnij P.M., *Strategic Research and Development Center, the Siberian Federal University, Krasnoyarsk*
HUMAN CAPITAL DEVELOPMENT POLICY FOR 253

Khavinson M.Yu., Kulakov M.P.. *Institute for Complex Analysis of Regional Problems, RAS, Far Eastern branch, Birobidzhan*
MODELLING OF POPULATION DYNAMICS FOR THE EMPLOYEES AGE GROUPS IN THE SOUTHERN REGIONS OF THE RUSSIAN FAR EAST 264
Zausaev V.K., Kruchak N.A., *Far Eastern Research Institute of Market Economy, Khabarovsk*
THE QUALITY OF LIVING IN THE FAR EAST OF RUSSIA: THE MOTION VECTOR 271

SECTION 4 282

Kryukov V.A., *Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Novosibirsk*
WHERE THE RAIN IS GOING TO POUR? 282

Lomakina N.V., *Economic Research Institute, FEB RAS, Khabarovsk*
IMPLEMENTATION OF THE PROJECT OF THE SILK WAY: NEW INCENTIVES AND MECHANISMS FOR DEVELOPMENT OF MINERAL SECTOR OF ECONOMY 296

Bardal A.B., *Economic Research Institute, FEB RAS, Khabarovsk*
THE NEW SILK ROAD: OPPORTUNITIES AND THREATS FOR THE TRANSPORT COMPLEX OF THE RUSSIAN FAR EAST 298

Bezrukov L.A., *V.B. Sochava Institute of Geography, SB RAS, Irkutsk*
TRANSSIB AND SILK ROAD: GLOBAL INFRASTRUCTURE AND REGIONAL DEVELOPMENT 310

Antonova N.E., *Economic Research Institute, FEB RAS, Khabarovsk*
ECONOMIC BELT OF THE SILK WAY: WHETHER THERE ARE OPPORTUNITIES FOR DEVELOPMENT OF BIORESOURCE SECTOR OF THE FAR EAST? 325

Glazyrina I.P., Zabelina I.A.. *Institute of Natural Resources, Ecology and Cryology, SB RAS; Transbaikal State University, Chita*
THE PROSPECTS OF GREEN GROWTH IN EASTERN RUSSIA AND THE NEW SILK ROAD 343

SECTION 5 359

Kryukov V.A., *Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Novosibirsk*
A LOOK AT THE PROBLEMS OF THE FAR EAST FROM THE COUNTRIES OF SOUTH-EAST ASIA 359

Shi Ze, *China Institute of International Studies, China*
A NEW ROUND OF DEVELOPMENT IN EASTERN RUSSIA AND CHINA FACTORS 363

Glazyrina I.P., Simonov E.A., *Institute ig Natural resources, Ecology and cryology, Biosphere Reserve "Daursky", Chita*
"CHINESE ENVIRONMENTAL CIVILIZATION": THE NEW CHALLENGES OR THE NEW OPPORTUNITIES FOR RUSSIA? 374

Bardal A.B., *Khabarovsk*
TRANSPORT INTERACTIONS OF RUSSIA AND CHINA AT THE LEVEL OF THE REGION: THE RUSSIAN FAR EAST 395

Dyomina O.V., *Khabarovsk*
RUSSIA AND CHINA ENERGY COOPERATION: ELECTRICITY EXPORT FROM THE FAR EAST 411

Antonova N.E., *Khabarovsk*
FOREST COMPLEX OF THE FAR EAST: REALITIES AND POSSIBILITIES OF THE RUSSIAN-CHINESE INTERACTION 421

Makarov I.A., *Department of World Economy, National Research University – Higher School of Economics, Moscow*
CHINA-RUSSIAN AGRICULTURAL COOPERATION 437

Kryukov V.A., Tokarev A.N., Kryukov J.V., *Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Novosibirsk*
EASTERN VECTOR – MUTUAL BENEFIT IS THE BASE OF THE PROJECTS 458

Научное издание

ВОСТОК РОССИИ:
ПРОБЛЕМЫ ОСВОЕНИЯ –
ПРЕОДОЛЕНИЯ ПРОСТРАНСТВА

Под редакцией:
акад. РАН В.В. Кулешова, чл.-корр. РАН В.А. Крюкова

В оформлении использованы рисунки *В.П. Мочалова*
Редактор *Ю.С. Воронова*
Художник обложки *А.В. Саваровский*
Компьютерная верстка *В.В. Лысенко, А.П. Угрюмов*

Подписано в печать 1 августа 2017 г.
Формат бумаги 60×84 $^{1}/_{16}$. Гарнитура «Таймс».
Объем 31 п.л. 28,8 уч.-изд. л. Тираж 300 экз. Заказ № 54.

Издательство ИЭОПП СО РАН.
Участок оперативной полиграфии ИЭОПП СО РАН.
630090, г. Новосибирск, проспект Академика Лаврентьева, 17.