



Точки опоры для дальневосточных преобразований



Любамира ЕФИМОВА

Lyubamira V. EFIMOVA

Ефимова Любамира Викторовна — научный сотрудник объединенного ученого совета ОАО «РЖД», аспирант Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ), Москва, Россия.

Взаимозависимость социально-экономического развития дальневосточных регионов страны и перспектив строительства транспортной инфраструктуры рассматривается в статье на уровне стратегической государственной задачи. При этом обосновывается особое значение для экономических преобразований Республики Саха (Якутия), имеющей самую большую площадь в РФ и богатейшие запасы полезных ископаемых, а также оценивается ее транспортно-транзитный потенциал с учетом возможного расширения железнодорожной сети и включения создаваемых новообразований в систему международных транспортных коридоров.

Ключевые слова: экономика, транспортная инфраструктура, Дальний Восток, Восточная Сибирь, Якутия, железные дороги, проекты, строительство, международные транспортные коридоры, социально-экономические перспективы региона.

По оценкам экспертов, чтобы создать на Востоке России полноценный хозяйственный контур, с современным сектором услуг, что позволило бы включить механизмы динамичного роста экономики и улучшения демографической ситуации, надо обеспечить развитие транспортной инфраструктуры [1]. Сегодня из-за ее слабости экономическое пространство Сибири и Дальнего Востока носит фрагментарный характер. А фрагментарность, дезинтегрированность, неоднородность тормозят осуществление экономических преобразований и затрудняют синхронное проведение реформ в различных регионах [2]. Происходит локализация экономического пространства, которое концентрируется в основном в южных районах Сибири, узкой полосе вокруг Транссибирской железнодорожной магистрали и крупных городах.

В то время как Китай и другие юго-восточные соседи России демонстрируют быстрый рост экономики, привлекая солидные инвестиции, восточные территории Российской Федерации оказались ослабленными в результате оттока населения, сворачивания производства, усиления оторванности от центральных районов

страны [3]. В федеральной целевой программе развития Дальнего Востока и Забайкалья отмечается, что экономика здесь в ближайшие годы не сможет конкурировать со странами Азиатско-Тихоокеанского региона в производстве продукции машиностроения, сфере информационных технологий и т. д. Поэтому позиционирование должно осуществляться на основе добычи и переработки имеющихся природных ресурсов и использования местных транзитных возможностей [4].

В этом плане железнодорожный транспорт играет исключительно важную роль. На данный момент крупные месторождения полезных ископаемых удалены от железных дорог, но именно опережающее развитие железнодорожных сетей может сыграть решающую роль в освоении природных богатств. К тому же стоит отметить, что строительство и содержание автомобильных дорог в районах Сибири и Дальнего Востока затруднены климатическими условиями, отсутствием необходимых строительных материалов, особенностями транспортных средств. Вывоз добываемых полезных ископаемых с использованием автомобилей большой грузоподъемности (с нагрузкой до 15 т на ось) приводит к разрушению дорожного покрытия. Эти факторы, а также относительно низкая интенсивность движения по сибирским дорогам заметно снижают вероятность применения механизма концессий и строительства платных автотрасс [5].

Государство, стремясь изменить ситуацию, должно опираться на регионы, обеспечивающие переход на выигрышную траекторию развития [6]. Таким опорным звеном, на наш взгляд, может стать Республика Саха (Якутия), которая относится к важнейшим минерально-сырьевым и горнодобывающим центрам не только российского, но и мирового значения [7].

Однако строительство путей сообщения лишь ради освоения месторождений полезных ископаемых не имеет долгосрочных перспектив, усиливает сырьевую направленность экономического развития, которое не может быть устойчивым вследствие как волатильности мировых цен на сырье, так и неизбежной ограниченности ресурса разрабатываемых месторождений. Ресурсно-ориентированный и кластерный пути

развития экономики с большой вероятностью приводят к появлению бесперспективных поселений, безработицы, заброшенных дорог после того, как крупные добывающие компании сворачивают свою деятельность [5]. Надо с этой точки зрения отметить, что территория республики не только богата полезными ископаемыми, но и имеет серьезный транспортно-транзитный потенциал.

Якутия занимает особое экономико-географическое положение. Ее можно отнести и к Восточной Сибири, и Дальнему Востоку. Факторами ее близости с Восточной Сибирью являются схожие природно-климатические условия, уникальные природные богатства (нефть, природный газ, алмазы, уголь), а также история хозяйственного и транспортного освоения, в том числе и с учетом создания Ленского речного пароходства и Северного морского пути. Вместе с тем, имея в виду перспективы развития транспортной и энергетических систем, межрегиональных интеграционных процессов, географическую близость к рынкам АТР, она с очевидностью тяготеет и к Дальнему Востоку.

В условиях глобализующейся мировой экономики, при динамичном росте товаропотоков между АТР и Европой существующий железнодорожный потенциал не позволит России использовать естественные географические преимущества трансконтинентального сухопутного «моста» и грозит перевести страну на периферийное положение в мировой транспортной системе. А отсюда и естественный вывод: развитие и расширение сети железных дорог Сибири и Дальнего Востока становятся первоочередной стратегической задачей государственной политики [8].

С вводом в эксплуатацию железной дороги Беркакит–Томмот–Якутск образуется перспективный меридиональный транспортный коридор, соединяющий широтные магистрали — Транссибирскую и БАМ, с одной стороны, и Северный морской путь — с другой, и это в случае ожидаемого строительства моста через р. Амур в районе г. Благовещенска дает возможность всей региональной транспортной системе обрести международный характер, расширить транзитные перевозки и по се-



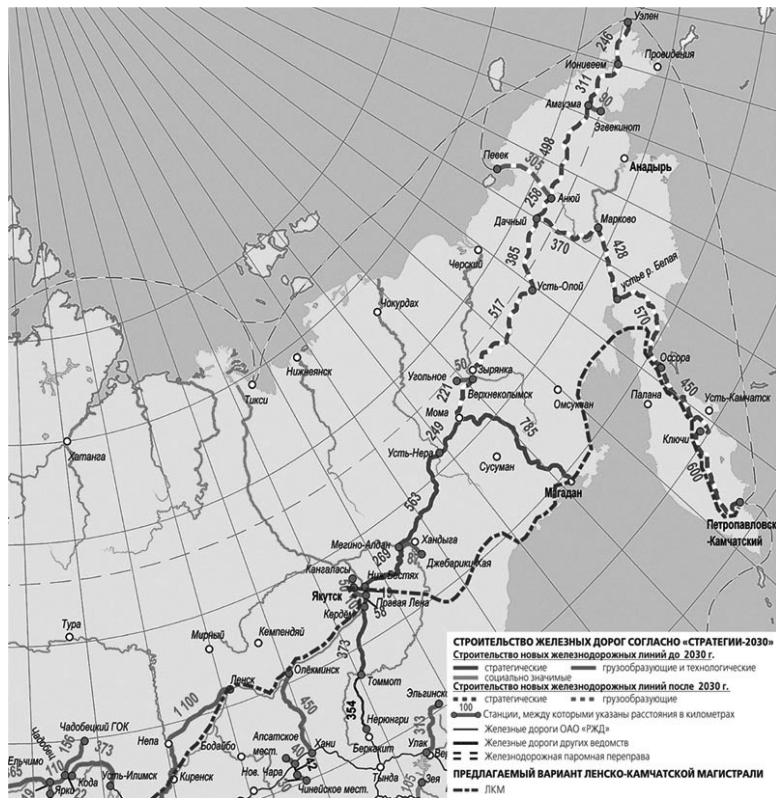


Рис. 1. Проект Ленско-Камчатской магистрали (карта, созданная под руководством профессора МИИТ В. Космина [9]).

ти смешанного типа «железная дорога — река — море» из стран АТР и Японии в Европу и обратно. Вариант более чем привлекательный: дальность транспортировки грузов с использованием Северного морского пути сокращается на 2–3 тыс. км.

Для еще большего раскрытия транспортно-транзитного потенциала республики требуется продление железной дороги Беркалит–Томмот–Якутск через Берингов пролив на Аляску. При реализации такого проекта Якутия будет занимать весьма значимое место в узле стратегических транспортных коридоров: Америка–Китай, Северо-Восток России – Европейская ее часть, Китай – Западная Европа. То есть железная дорога станет частью международной сети транспортных коридоров, а не инфраструктурным тупиком для вывоза природных ресурсов (рис.1).

Обеспечение прочным «обручем» круглогодично действующей транспортной системы БАМ–Ленск–Якутск–БАМ – это не только содействие в решении экономических и социальных задач, освоении богатейшего ресурсного потенциала,

но и поддержка гарантий безопасности проживания на этих землях, свободы передвижения граждан.

Республика Саха (Якутия), нельзя забывать, является самым крупным по территории и природно-ресурсному потенциалу субъектом Российской Федерации. Её площадь составляет 3083,5 тыс. км², что равно 20% территории всей страны или почти 60% земель Западной Европы. Однако республика отличается слабой заселенностью, в 2013 году средняя плотность населения была 0,31 чел./км², что в десятки раз ниже, чем в европейских регионах и РФ в целом (8,4 чел./км²), и известна своим очаговым характером расселения [10].

С этих позиций для оценки сложившегося экономического ландшафта рассмотрим трехмерную карту России [11], выполненную в Йельском университете группой В. Нордхауза в рамках проекта G-Econ и предполагающую географически привязанную экономическую информацию (рис. 2). Разработчики дают свою модификацию показателя ВРП – валовой

региональный продукт на «ячейку» земной поверхности с размерами один градус широты и один градус долготы.

Особенность карты в том, что объемы ВРП привязаны к численности и расселения плотности производящего его населения, так как рассчитаны на основе данных о ВРП на душу населения. Поэтому малонаселенные районы Сибири и Дальнего Востока, несмотря на большие объемы ВРП, на ней выглядят как небольшие холмики, а южные регионы — как горная гряда.

Являясь профессиональными географами, авторы построили подобные карты для большинства стран мира и оценили регрессионные зависимости валового регионального продукта от некоторых географических параметров. Они пришли к выводу, что «экономические пустыни мира — это холодные регионы». Как только средняя температура падает ниже 20 градусов, вероятность оказаться экономической пустыней превышает 80%. К таким зонам относятся Антарктика, Гренландия, северные части России и Канады [12]. Из этого вывода мало что следует для региональной политики, но то, что без людей не будет экономической жизни, сам подобный способ визуализации экономических данных демонстрирует убедительно.

В свою очередь, освоить просторы Дальнего Востока, в частности и Якутии, по большей части безлюдные, в существующей на данный момент ситуации вряд ли возможно. Специалисты утверждают, что для консолидированного развития Дальнего Востока и остальной России не обойтись без целевой социальной стратегии. В качестве главной установки эта стратегия содержит положение о необходимости разумного заселения региона, в основе которой должна лежать так называемая «опорная железнодорожная транспортная решетка». Другими словами, нужна устойчивая круглогодичная связь большинства территорий Дальнего Востока с дорожной сетью других регионов РФ и мира [13].

Все это свидетельствует о том, что в ближайшие годы российские власти обязаны будут проводить активную региональную политику, которая учитывала бы опережа-



Рис. 2. Трехмерная экономическая карта России.

ющее развитие транспортной инфраструктуры. Причем такая комплексная задача должна решаться не только в целях ускорения экономического роста, но и повышения социального благополучия, стимулирования внутрирегиональной и межрегиональной миграции населения в общенациональных, государственных интересах.

ЛИТЕРАТУРА

1. Попов А., Чернышов С. Мертвый восток // Эксперт. — 2012. — № 27. — <http://expert.ru/expert/2012/27/mertvyij-vostok/>. Доступ 10.10.2014.
2. Орехова Е. А. Влияние характеристик и свойств экономического пространства на развитие территории // Региональная экономика: теория и практика. — 2008. — № 10. — С.19–23.
3. Борисов Е. А. Выступление на 4-й международной конференции «Инвестиционный потенциал Республики Саха (Якутия) — восточный вектор развития России». — 2007. — www.egorborisov.ru. Доступ 10.10.2014.
4. Сидоров М. Стране — восходящее солнце. www.epr-magazine.ru/prompolitics/maintheme/dal_vostok. Доступ 10.10.2014.
5. Алклычев А. М., Зоидов К. Х. Российские инновации: место в табели о рангах // Железнодорожный транспорт для территории и развития Сибири и Дальнего Востока. — 2011. — № 8. — С. 113–115.
6. Ерохина Е. А. Теория экономического развития, системно-синергетический подход // http://www.uamconsult.com/book_772.html. Доступ 10.10.2014.
7. Ефимова Л. В. Анализ влияния железнодорожной инфраструктуры на социально-экономическое развитие Республики Саха (Якутия) // Железнодорожный транспорт на современном этапе развития. — М.: Интекс, 2013. — С. 47–54.
8. Мачерет Д. А. Строительство железных дорог: восточный вектор // Мир транспорта. — 2013. — № 2. — С. 86–89.
9. Гудок. — 2009. — 30 марта.
10. Ишков А. М., Ефимова Л. В. Влияние новой железной дороги Беркаит — Томмот — Якутск на социальное развитие прилегающих территорий // Транспортное строительство. — 2014. — № 3. — С. 9–12.
11. <http://gecon.yale.edu/russia>. Доступ 10.10.2014.
12. Nordhaus William D., Xi Chen. Geography: Graphics and Economics // the B. E. Journal of Economic Analysis & Policy. — 2009. — Vol.9: Iss.2 (Contributions). Article 1. www.bepress.com/bejeap/vol9/iss2/art. Доступ 10.10.2014.
13. Леонтьев Р. Г., Комарова В. В., Каликина Т. Н. Железнодорожный транспорт Дальнего Востока РФ: сетевые особенности, тенденции перевозок и программы развития // Транспорт: наука, техника, управление. — 2008. — № 12. — С. 22.

