

Национальные интересы России в Дальневосточном регионе

Ольга Троненкова

Особого внимания при решении первоочередных задач социально-экономического развития страны требуют Дальний Восток и Забайкалье.

Дальний Восток и Байкальский регион – это особая территория России, которая обладает громадным пространством (45% территории России), имеет низкую населённость – здесь проживает менее 8% населения России (плотность – 1,4 чел. на кв. км, что почти в 8 раз меньше, чем в среднем по стране).

В то же время территория Дальнего Востока и Забайкалья обладают богатыми недрами. Однако ресурсный потенциал Дальнего Востока и Байкальского региона в силу объективных и субъективных причин используется далеко не полностью.

Здесь сосредоточено 98% запасов натуральных алмазов, 50% золота, 80% олова, 30% древесины.

На эту часть страны приходится 58,3% всей продукции рыболовства. Через тихоокеанские порты проходит 50% всего экспортного товаропотока.

Но при этом регион слабо обеспечен энергосырьём (7,4% российских запасов природного газа, 5,2% каменного угля, 3,7% нефти).

Производство добывающей промышленности составляет 16,7% от общероссийской, а машиностроения – всего 3,1%, лёгкой промышленности – 1,2%.

Уровень жизни населения в этой части страны, по данным российских исследователей, на 40% ниже черты бедности [1].

Природные ресурсы общемирового значения привлекают к Дальнему Востоку и Байкальскому региону внимание многих государств, особенно стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

ТРОНЕНКОВА Ольга Михайловна – кандидат политических наук (кафедра политологии, истории и социальных технологий Московского государственного университета путей сообщения). *E-mail:* Politologia-MIPT@yandex.ru

Ключевые слова: национальные интересы, транспорт, регион, стратегия.

Опережающее развитие стран АТР в сравнении с общемировыми показателями заставляет по-новому взглянуть на место российских дальневосточных территорий в политическом, экономическом и социальном развитии страны, на их роль для России с глобальной точки зрения в стратегической перспективе, на обеспечение её национальных интересов.

Развитие Дальнего Востока и Байкальского региона, как и всей страны, напрямую зависит от эффективно действующей транспортной системы.

Перспективы экономического роста Дальнего Востока сопряжены как с упрочением его роли в российской экономике, так и с более интенсивным включением в интеграционные процессы со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Прогнозные оценки развития мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки в первую половину XXI столетия будут сосредоточены в треугольнике США – Европа – Тихоокеанский регион.

Президент Российской Федерации В.В.Путин на саммите АТЭС (сентябрь 2012 г.) подчеркнул, что «Азиатско-Тихоокеанский регион как макрорегион, несмотря на известные сложности в глобальной и мировой экономике, все последние 20 лет развивается самыми быстрыми темпами, наращивая финансовый, инвестиционный и научно-технологический потенциал» [2].

Экономическим итогом первого десятилетия XXI в. явилось то, что тихоокеанское кольцо государств стало двигателем глобального развития мирового хозяйства.

Сегодня в АТР сконцентрировано 57% населения планеты, 40% промышленного производства, 37% мирового спроса на энергию и энергоносители [3].

Даже в условиях глобального финансово-экономического кризиса 2008–2010 гг. ресурсо- и энергопотребление в большинстве стран АТР продолжило расти ускоренными темпами.

Как отметил Президент России Владимир Путин, «по темпам роста

развивающиеся рынки в ближайшие два десятилетия будут значительно опережать традиционно развитые экономики мира – это для всех уже является фактом».

В условиях возрастания геополитической и экономической роли Азиатско-Тихоокеанского региона в мире России для укрепления внешнеэкономических и внешнеполитических позиций, реализации своих национальных интересов именно в этой части Евразийского континента необходимо наращивание своего присутствия, экономического и политического веса.

На фоне обострения борьбы за энергоносители в странах АТР для дальнейшего развития требуются дополнительные сырьевые и энергетические, в первую очередь нефтегазовые, ресурсы.

По оценкам экспертов, усиление роли России в качестве мирового энергетического лидера будет происходить за счёт развития нефтяной, газовой, угольной промышленности и электроэнергетики на востоке страны, укрепление позиций на энергетических рынках АТР.

Основная часть энергетического потенциала России сосредоточена в азиатской части страны, а Тихооке-

анский регион – крупнейший глобальный рынок нефти, нефтепродуктов, угля, газа. Однако поставки энергоносителей и энергии на этом перспективном направлении пока не превышают 15% российского энергетического экспорта. Основными ограничивающими факторами для поставок энергоресурсов на тихоокеанский рынок являются неразвитая транспортная инфраструктура, неосвоенность ресурсного потенциала Восточной Сибири и Дальнего Востока.

В этой связи Правительством Российской Федерации от 28 декабря 2009 г. утверждена «Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года», где отмечается, что развитие Дальнего Востока и Байкальского региона зависит от эффективно действующей транспортной системы. Это связано с огромной территорией, неравномерным хозяйственным освоением и системой расселения. Транспортные коммуникации, объединяя Дальний Восток и Байкальский регион с другими районами страны, являются необходимым условием территориальной целостности и единства экономического пространства России.

Дальний Восток и Байкальский регион имеют недостаточно развитую транспортную сеть.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования составляет 13,8% эксплуатационной длины всех железных дорог страны, протяжённость автомобильных дорог (общего пользования и ведомственных) с твёрдым покрытием – 9,5% и протяжённость внутренних судоходных путей – 28,7%. Плотность железнодорожных путей общего пользования в расчёте на 10 тыс. кв. км в 3,6

раза меньше, чем в среднем по стране, а автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием меньше в 5,6 раза [4].

Базовый сценарий развития Дальнего Востока и Байкальского региона увязаны с инновационным сценарием Концепции долгосрочного развития Российской Федерации на период до 2020 г. и опирается на наиболее полное использование конкурентного преимущества экономики регионов и модернизацию транспортной инфраструктуры.

Реализация базового сценария развития обеспечит рост валового регионального продукта субъектов Дальнего Востока и Байкальского региона более высокими темпами по сравнению с другими регионами страны. При этом с 2011 по 2025 г. эти темпы роста превысят более чем на 0,5 процентного пункта в год, что приведёт к значительному повышению уровня жизни населения указанных регионов: удельный вес населения с доходами ниже прожиточного минимума должен сократиться с 24,5% до 9,6% [4].

Фактором преобразования страны является транспортно-промышленное освоение этой огромной, но слабо хозяйственно освоенной и малозаселённой территории. Россия уже неоднократно расширяла транспортные сети в обширных районах Урала, Сибири, Дальнего Востока. Это происходило как в мирный период, так и во время Второй мировой войны. Все мероприятия решали задачу расширения географии производства как неотъемлемой составной части национальной безопасности.

Теперь России необходимо не только в очередной раз выходить из

экономического кризиса, но и обеспечить безопасность государства, реализацию национальных интересов, используя системообразующий потенциал транспорта при ускоренном транспортном освоении Дальнего Востока и Байкальского региона.

Современная проблема – это недостаточная развитость транспортной системы Сибири и Дальнего Востока и недопустимо слабое покрытие территории сетью железных дорог.

Для сравнения:

– протяжённость автомобильных дорог на Дальнем Востоке составляет 37 тыс. км, тогда как в Китае – 4 млн км;

– протяжённость железных дорог на Дальнем Востоке – 8400 км, в Китае – 91 200 км;

– грузооборот морских портов на Дальнем Востоке – 125 млн т, в Китае – 5 млрд 600 млн т;

– пассажиропоток аэропортов Дальневосточного федерального округа – 3 млн чел., в Китае – 268 млн чел.

К тому же основная часть экономической активности сосредоточена в пределах узкого коридора – вокруг Транссиба, что препятствует интеграции транспортной системы России в международную транспортную систему Азиатско-Тихоокеанского региона. Неразвитость транспортной и энергетической инфраструктур Сибири и Дальнего Востока является сдерживающим фактором, препятствующим активному вложению инвестиций в эти территории.

Непреложной данностью является то обстоятельство, что самый короткий путь из Европы в Азию – через Россию.

Сейчас от Владивостока до Бреста контейнер доходит за 15 дней. К 2015 г. этот срок должен уменьшиться до 7 дней.

Морской путь контейнеров по Северному морскому пути занимает 20 дней. Через Су-

эцкий канал, который уже исчерпал свою пропускную способность, – 33 дня. Тем не менее сейчас через Суэцкий канал перевозится свыше 99% грузов, а чрез Транссиб – менее 1% [2].

Неразвитость транспортной инфраструктуры является серьёзным сдерживающим фактором региональной экономики: сегодня доля транспорта в валовом национальном продукте многих стран варьируется от 11 до 20%, а по России не превышает 7% ВВП [5]. Поэтому в числе первоочередных проектов – строительство сети региональных дорог, соединяющих удалённые населённые пункты с административными центрами, железнодорожной инфраструктуры, аэропортов и морских портов. В то же время в вопросах развития Дальнего Востока необходим не отраслевой, а комплексный подход.

В сложившихся внешнеэкономических условиях модернизация экономики Сибири и Дальнего Востока, и в первую очередь их транспортной инфраструктуры, должна стать новым локомотивом роста экономики России в целом.

Именно с подъёмом экономики регионов Сибири и Дальнего Востока связаны стратегические планы модернизационного и инновационного развития страны, так как вблизи восточных границ России – в странах АТР и Тихоокеанского побережья Америки – наиболее динамичными темпами развивается экономика и торговля, формируются новые индустриальные и финансовые центры. Эта проблема является предметом обсуждения на самом высоком уровне. Конечная цель – создание на во-

стоке страны мощного центра экономического развития для продвижения своих интересов в Тихоокеанском регионе.

Неслучайно Владивосток был выбран местом проведения саммита АТЭС (сентябрь 2012 г.) и 21-й сессии Азиатско-Тихоокеанского парламентского форума (январь 2013 г.).

Выступая на пленарном заседании, председатель Совета Федерации В.И.Матвиенко, в частности, сказала, что Россия поставила цель перевести экономику Дальнего Востока на «опережающую модель развития». Этому посвящена специальная программа «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года». Дальний Восток станет макрорегионом с мощной экономикой, комфортными условиями для жизни и работы людей.

«Большое значение для региона имеет развитие инфраструктуры автомобильных и железных дорог, авиа- и морского сообщения, диверсификация магистральных маршрутов, использование российских транспортных возможностей, — подчеркнула В.И.Матвиенко. — Сейчас в России разворачиваются большие работы по модернизации Транссибирской железной дороги, Байкало-Амурской магистрали, российских тихоокеанских портов, развитию новых морских путей. Всё это уже сегодня является существенным дополнением к традиционным маршрутам через Малаккский пролив и Суэцкий канал. Многообещающие перспективы открываются для развития Северного морского пути, который в два раза короче существующих маршрутов из Европы в Восточную Азию через Индийский океан» [5].

Повышенный интерес к Северному морскому пути проявляют японцы. По оценке японского правительства, использование Северного морского пути вместо традиционного маршрута через Суэцкий канал позволит сократить расходы на грузовые перевозки примерно на 40%.

При этом путь от японского порта Иокогама до Роттердама сократится с 20 тыс. км до 13 тыс. км.

Пока транспортировка евро-азиатского грузопотока осуществляется в основном водным путём через два-три океана. Сухопутным и смешанным путём, включая Транссиб, ТРАСЕКА и др., перевозится менее 5% грузов.

Рост объёма перевозок между Европой и Азией поставил на повестку дня требование прокладки второй линии Суэцкого канала.

Однако длительность прохождения грузов морским путём достигает 35 суток. Это в условиях интенсификации экономики становится объективным ограничителем ускорения оборота капитала. Кроме того, гарантия своевременной доставки морем во многом зависит от природных факторов. Ничего подобного нет, если речь идёт о железнодорожных, речных или автомобильных перевозках. Здесь задержки даже на несколько часов вызывают нарекания. По перечисленным причинам грузовладельцы ищут иной, более быстрый и безопасный путь грузосообщения между Европой и Азией.

С этой целью разрабатываются различные варианты международных транспортных коридоров, остро встаёт проблема формирования единой сухопутной евро-азиатской транспортной системы.

При этом следует помнить, что более чем 4/5 общей протяжённости оптимальных по экономическим параметрам международных транспортных коридоров широтного направления от Восточной Азии до Атлантики составляют транспортные сети России. Транспортные пути меридиональной направленности от Скандинавии до Персидского залива на 2/3 своей протяжённости также

проходят по территории Российской Федерации.

Россия в этом отношении имеет неоспоримое позиционное преимущество перед другими государствами и даже группами государств. У неё центральное, ключевое географическое положение на Евразийском континенте. Она занимает фактически всю равнинную часть между Европой и Азией, которая позволяет сформировать скоростной евро-азиатский международный транспортный маршрут. Таким образом, Россия является оптимальным транспортным мостом между Азией и Европой. Кроме всего прочего, Россия уже обладает транспортной сетью, сопряжённой с внешним миром. Это означает, что для развития транзита России не нужно создавать новые транспортные переходы в сопредельные страны. На Транссибе наработан большой опыт организации и сопровождения исключительно больших объёмов перевозимых грузов.

Крайне важным является и то, что транспортные коридоры России проходят по регионам Сибири и Дальнего Востока, богатым полезными ископаемыми и перспективными в плане их освоения. Привлечение внешнеторговых и транзитных перевозок на отечественные коммуникации способствует реализации ресурсного потенциала России как одного из крупнейших участников мирового грузо- и товарообмена.

В России находятся три международных евро-азиатских транспортных коридора: «Запад – Восток», «Север – Юг», а также «Северный морской путь». Последний соединит не только азиатских и европейских партнёров, но и участников торгов-

ли из Северной Америки. Международный транспортный коридор «Транссиб» должен стать главным сухопутным коридором между Европой.

Указанный маршрут пролегает по территории большинства российских регионов. Ещё большая их группа участвует в обслуживании этой линии в виде поставок техники, комплектующих изделий, горюче-смазочных материалов и т.п. [6].

Восточный участок связан с транспортными сетями КНР, Республики Корея и морскими путями из Японии и других государств Азиатско-Тихоокеанского региона. На неё в Чите выходит железнодорожная магистраль из северо-восточных провинций КНР. В Улан-Удэ на Транссибирскую магистраль через Монголию подключается другая базовая железная дорога КНР, уже из внутренних провинций.

Из этого видна ключевая роль России в становлении единой евро-азиатской транспортной системы. Настоящий момент является исторически благоприятным для решения данной задачи, поскольку сейчас ещё не произошло массового перенесения перевозок с морского «плеча» на сухопутное. Поэтому у России действительно выгодная позиция, чтобы провести перераспределение значительных грузопотоков на свою территорию.

В то же время транзитные перевозки, переклочённые на транспортную сеть России, являясь постоянным финансовым донором экономики, должны носить характер катализатора развития отечественной промышленности, собственной грузовой базы, но не более того. Прежде всего внутренний товарообмен должен в итоге вновь стать основой отечественных грузоперевозок. Россия должна восстановить естественное

соотношение между объёмами внутреннего и внешнего товарооборота, имея огромный ресурсный и промышленный потенциал и ёмкий внутренний рынок сбыта. Высокая степень влияния транзита на экономику отдельных стран, например в Нидерландах, говорит не только об их выгодном географическом положении и высоком качестве транспортных услуг, но и об ограниченности внутренней производственной базы и относительно небольшой ёмкости внутреннего рынка. У России масштабы совершенно иные.

Но несмотря на основополагающее значение для России внутренних перевозок, она не должна упускать экономической выгоды от обслуживания международного транзита, и тем более обособляться от участия в становлении единой евроазиатской транспортной системы. Поэтому задачей транспортных, налоговых, тарифных ведомств России является обеспечение наиболее благоприятных условий для перегруппировки глобальных евро-азиатских грузопотоков на национальную транспортную сеть.

При формировании евро-азиатских международных транспортных коридоров на своей территории России приходится преодолевать мощное внешнее противодействие.

На почве транспортной и, следовательно, экономической и политической изоляции России происходит консолидация некоторых государств

дальнего зарубежья, международных финансовых структур и транснациональных корпораций с рядом стран СНГ, которые стремятся проложить выгодные транзитные коридоры через свои территории в обход России, отбирая у неё выгодный транзит. Лидеры мировой экономики осознают: кто будет управлять транспортными коммуникациями глобального характера, тот и станет ключевым партнёром в мировом хозяйственном обороте.

Попытки стратегических конкурентов вытеснить Россию со «столбовой дороги» транзита, превратив её в вымирающее захолустье, проявляются в прокладке альтернативных обходных транспортных международных маршрутов. Главным из них является строящийся коридор ТРАСЕКА. Маршрут Япония – Афганистан через Россию функционирует лишь потому, что до Афганистана нельзя добраться морским путём. С окончанием строительства китайской части евроазиатского коридора ТРАСЕКА с Транссиба может исчезнуть и этот грузопоток на Афганистан.

Безусловно, выбор маршрута не может противопоставляться экономической целесообразности. Не могут, например, быть экономически оправданными две дорогостоящие паромные переправы через Чёрное море и Каспий в то время, когда севернее, параллельно ТРАСЕКА, проходят железнодорожные сети Украины и России.

В современных условиях Россия крайне заинтересована в ускоренном вовлечении в хозяйственный оборот природных ресурсов Сибири и Дальнего Востока, что является одной из приоритетных национальных задач. Весь вопрос в том, как до них добраться. Заинтересованность иностранных потребителей в природных ресурсах России обеспечит их участие в работах по

восстановлению малозагруженных линий, строительству новых железнодорожных веток.

Важным источником природных ресурсов России является морской шельф, а также российский сектор Арктики за 200-мильной экономической зоной России. Уже сейчас начинается активное освоение углеводородных месторождений мирового значения на шельфе Северного Ледовитого океана.

Перед Россией стоит задача в сжатые сроки провести хозяйственное закрепление этих запасов. Откладывать надолго этот вопрос не позволит международное сообщество, которое ориентировано на подключение к общемировой экономической системе месторождений дна океанов, хозяйственно не задействованных национальными экономиками прибрежных государств.

Пример с месторождениями Сахалина является показателем того, как иностранные партнёры, в первую очередь США и Япония, могут использовать природные ресурсы России в свою пользу без всякой выгоды для России и даже с убытком для неё.

Насколько мировые конкуренты заинтересованы в месторождениях российского Севера, показывает и предложение США построить на побережье Карского моря терминалы для отгрузки сырой нефти на переработку в США.

Более 250 лет назад наш гениальный соотечественник Михаил Васильевич Ломоносов предрекал: «Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном... и достигнет до главных поселений европейских в Азии и в Америке» в сочинении «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию». И сегодня мы являемся свидетелями того, как его пророчество буквально на наших глазах претворяется в жизнь. Именно сегодня создается уникальная возможность для развития Сибири и Дальнего Востока.

Примечания

1. *Богатуров А.* Национальные интересы России и перспективы её региональной политики // Российская политическая наука: в 5 т. /под общ. ред. А.И.Соловьёва. М.: РОССПЭН, 2008. С. 91.
2. Цит. по: *Молчанов А.* «Богатством будем прирастать...» // Транспорт России. № 5. 2013. С. 2.
3. *Ларионова Т.* Партнёрство по всем направлениям // Транспорт России. 2013. № 7. С. 4.
4. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации 28 декабря 2009 г. № 2094-р. С. 10.
5. Не получить... двугорбого верблюда, или Как привлечь инвесторов на Дальний Восток // Транспорт России. 2013. № 13. С. 4.
6. *Гончаренко С.С.* России необходима стратегия мирового лидерства (транспортная стратегия в судьбе России). Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2004. С. 10.