

# Образ экономики Сибири: влияние географических факторов и статистических искажений\*

**Л.А. БЕЗРУКОВ**, доктор географических наук, Институт географии  
им. В.Б. Сочавы СО РАН, Иркутск. E-mail: bezrukov@irigs.irk.ru

В статье содержится критический анализ представлений о Сибири как о бремени для российской экономики. Показано, что «питательной средой» их возникновения служат не столько действие удорожающих географических факторов, сколько результаты искусственного занижения роли Сибири в общероссийских показателях и неравноправных финансово-экономических отношений между центром и регионами.

*Ключевые слова:* развитие Сибири, эффективность экономики, суровость климата, транспортные издержки, статистические занижения

В российском обществе сегодня имеются разные мнения как о современной роли Сибири<sup>1</sup> в экономике страны, так и о путях развития и дальнейшей судьбе этого макрорегиона. В последнее время отдельные представители научных и правительственных кругов отдают все больший приоритет концепции «сжатия интенсивно используемого пространства»<sup>2</sup>, диаметрально противоположной советской парадигме «сдвига производительных сил на восток». Данная концепция (как и близкая к ней «региональная политика поляризованного развития») предусматривает резкое ослабление внимания к освоению и жизнеобеспечению азиатской части страны с переносом центра тяжести на постиндустриальное развитие ее европейского центра. Это мнение обосновывается тем, что необъятные размеры и суровость

---

\* Статья подготовлена при поддержке Междисциплинарного интеграционного проекта СО РАН № 67.

<sup>1</sup> В соответствии с общегеографическим подходом под Сибирью понимается обширный макрорегион России от Тюменской области с округами на западе до Республики Саха (Якутия) на востоке включительно, который занимает 56,7% территории страны и сосредоточивает 16,5% ее населения (по переписи 2010 г.).

<sup>2</sup> Пивоваров Ю.Л. Сжатие интенсивно используемого пространства: концепция макрорегионального развития России // Изв. РАН. Сер. геогр. – 1997. – № 5. – С. 114–124.



природно-климатических условий восточных территорий – одна из основных причин российских бедствий, а Сибирь – слишком тяжелая ноша для государства.

Данные представления тесно коррелируют с результатами некоторых зарубежных работ, направленных на обоснование якобы фатальной пагубной роли суровых сибирских «больших пространств» для развития России<sup>3</sup>. В развернутой форме подобные взгляды представлены, например, в книге американских политологов и экономистов Ф. Хилл и К. Гэдди<sup>4</sup>. Отсюда и соответствующие выводы и рекомендации: политика сдвига на восток была догматической, а индустриализация Сибири – огромной ошибкой советского планирования; фронтальное освоение Сибири определило сверхзатратность и экономическую неэффективность ее развития в современных рыночных условиях; из Зауралья в европейскую часть страны требуется переселить от 10 до 15,7 млн «избыточного» населения<sup>5</sup>.

Подобные представления связаны, по нашему мнению, как с определенным преувеличением степени влияния присущих Сибири географических особенностей и ограничений на современную эффективность экономики, так и с использованием искаженной статистической информации, искусственно занижающей реальный вклад макрорегиона в общероссийские экономические показатели.

### **Географические факторы в экономическом развитии Сибири**

Нет сомнений в том, что географические особенности и ограничения оказывают ощутимое влияние как на экономический рост, так и на эффективность хозяйства. Вопрос заключается лишь в оценке степени и характера этого влияния, установлении причинно-следственных связей, выработке мер по ослаблению негативного действия географических факторов.

---

<sup>3</sup> Подробнее см. дискуссию на страницах «ЭКО»: *Алексеев А.В.* Великой России нужны другие горизонты // ЭКО. – 2005. – № 2; *Хотин Л.* Сибирское проклятье? // ЭКО. – 2005. – № 1; *Мельникова Л.В.* Освоение Сибири: ревнивый взгляд из-за рубежа // ЭКО. – 2004. – № 6; *Мельникова Л.В.* России от Всемирного банка: старый рецепт на новом бланке // ЭКО. – 2012. – № 1. (Прим. ред.)

<sup>4</sup> *Хилл Ф., Гэдди К.* Сибирское бремя. Просчеты советского планирования и будущее России. – М.: Научно-образов. форум по междунар. отношениям, 2007. – 328 с.

<sup>5</sup> *Хилл Ф., Гэдди К.* Сибирское бремя.

Рассмотрим влияние двух таких факторов, характерных в первую очередь именно для Сибири. Первый из них – несравнимая с другими регионами России и странами мира суровость природно-климатических условий подавляющей части территории, что резко увеличивает затратность производства и жизнеобеспечения населения. Второй – отсутствие выходов к незамерзающим и открытым морям при наличии «сверхмассивного» внутриконтинентального пространства с гигантскими сухопутными расстояниями – определяет небывалый для других регионов и стран повышенный уровень транспортных издержек на единицу продукции.

Наиболее характерная черта сибирского климата – его суровость, проявляющаяся в продолжительности холодного периода года и крайне низких зимних температурах воздуха. Почти везде в Сибири средние температуры января ниже  $-15^{\circ}\text{C}$ , а в северных районах они опускаются ниже  $-30$ – $40^{\circ}\text{C}$ . Средняя температура января в Якутске ( $-43^{\circ}\text{C}$ ) намного ниже, чем даже на Северном полюсе ( $-32^{\circ}\text{C}$ ). Более низкие зимние температуры воздуха отмечаются только в безжизненных внутренних областях Антарктиды и Гренландии.

Тяжелые климатические условия определяют повышенный уровень издержек производства в связи с увеличением расходов на отопление, капитальное строительство, поддержание жизни населения и т.д. Например, по данным С.В. Славина<sup>6</sup>, на Ближнем Севере по сравнению с районами, расположенными южнее, строительные работы удорожаются в 1,3–1,5 раза (на Дальнем Севере – в 2–3 раза), себестоимость сельскохозяйственной продукции выше в 1,5–3 раза (в 5–6 раз), износ техники в стандартном исполнении происходит быстрее в 2–3 раза, себестоимость перевозок речным и автомобильным транспортом выше в несколько раз, общие затраты на оплату труда увеличиваются в 2–3 раза и т.д.

Тем не менее **интегральные оценки удорожающего влияния суровых природно-климатических условий на экономику Сибири до сих пор отсутствуют**. Трудно считать подобными оценками малообоснованные суждения американских авторов о том, что издержки в Сибири в 4 раза выше, чем

---

<sup>6</sup> Славин С.В. Освоение Севера Советского Союза. – М.: Наука, 1982. – С. 27, 49, 85, 87, 91.

в европейской части страны, а дополнительный «налог на холод», выплачиваемый Россией, приближается к 2,25–3% ВВП в год<sup>7</sup>.

Сибирь крайне неоднородна в природном и экономическом отношении, а потому «приписывать» всей ее территории экстремальные показатели, характерные лишь для Дальнего (Крайнего) Севера, нельзя. Отечественные труды в области региональной экономики и экономической географии (С.В. Славин, Г.А. Агранат, С.А. Ракита, Г.П. Лузин, А.И. Арикайнен, В.Н. Лаженцев и др.) всегда отмечали резкое удорожание производства продукции и проживания при переходе от Главной полосы расселения к Ближнему и особенно к Дальнему Северу. Территория же юга Сибири вдоль Транссиба вполне пригодна для нормальной жизнедеятельности, и по крайней мере, для главной полосы расселения разница затрат на производство и жизнеобеспечение между азиатской и европейскими частями страны не слишком велика. Это подтверждается следующими фактами.

Во-первых, сравним между собой размеры так называемых «северных» коэффициентов и надбавок, т.е. суммы районных коэффициентов к заработной плате и процентных надбавок за стаж работы. При всех недостатках данной системы можно считать ее устоявшейся (утверждена еще в 1967 г.) и относительно объективной. Если в районах Дальнего (Крайнего) Севера действующая система «северных» коэффициентов и надбавок повышает оплату труда работников бюджетной сферы в 2,3–2,8 раза, то в южной части Западной Сибири – всего в 1,15–1,3 раза (кроме Республики Алтай), в южной части Восточной Сибири – в 1,5 раза (кроме Республики Тыва). Как видим, в пределах главной полосы расселения разница затрат на оплату труда между европейской частью России и Сибирью, особенно Западной, не столь уж велика.

Во-вторых, на примере картофеля и говядины рассмотрим современные средние розничные цены на отечественные продукты питания. Как нами установлено<sup>8</sup>, ареал относительно низких цен на картофель вытянут в пределах основной

<sup>7</sup> Хилл Ф., Гэдди К. Сибирское бремя. – С. 14, 70, 147.

<sup>8</sup> Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2008. – С. 122–126.

сельскохозяйственной полосы от западной границы страны до Енисея и чуть далее, а на говядину – от Северного Кавказа и Поволжья до юга Восточной Сибири включительно. В целом же сибирские регионы, расположенные вдоль Транссиба, вполне сопоставимы по ценам на отечественные виды продовольствия с регионами европейской части страны.

В-третьих, уточним картину современной межрегиональной дифференциации тарифов на электроэнергию. Как известно, затраты на энергию представляют собой важную составляющую общих материальных затрат производства. Самые низкие в стране тарифы на электроэнергию (в 2–3,5 раза ниже среднероссийских) характерны именно для регионов Восточной Сибири – Иркутской области, Красноярского края и Республики Хакасия, что определяется наличием мощных Ангарского и Енисейского каскадов ГЭС и доминированием дешевой гидравлической энергии. Относительно низкий уровень тарифов в ряде западносибирских регионов (Кемеровская, Тюменская, Томская области) связан с широким использованием на теплоэлектростанциях экономичных тюменского газа и местных кузбасских углей. Следовательно, по затратам на электроэнергию значительная часть регионов Сибири имеет перед регионами европейской части страны серьезные конкурентные преимущества.

В развитом индустриальном и постиндустриальном обществе непосредственная зависимость производственной деятельности и жизни людей от суровых климатических условий существенно ослабевает. Сами Ф. Хилл и К. Гэдди пишут о том, что усовершенствованная система адаптации канадцев к северному климату позволяет им стабильно заниматься своим делом при любой погоде.

---

Совершенно ясно, что потеря населения в ряде сибирских регионов на постсоветском этапе связана не столько с проблемами климата, сколько с более резким ухудшением здесь условий проживания, утратой стимулирующей роли надбавок и коэффициентов к заработной плате, общим ослаблением внимания государства к восточным территориям.

---

Рентабельная работа большинства предприятий Сибири наглядно свидетельствует об отсутствии фатального влияния

сурового климата на эффективность и развитие экономики. Это влияние ослабляется в первую очередь благодаря широкомасштабному использованию целого ряда особых адаптивных способов, методов и приемов организации хозяйственной деятельности. К ним относятся освоение наиболее крупных и высококачественных природных ресурсов и их сочетаний, огромные масштабы производств, формирование мощных территориально-производственных комплексов (ТПК) на относительно компактной территории, применение вахтового и экспедиционного методов освоения северных районов, эксплуатация техники в северном исполнении, экономия затрат живого труда за счет его механизации, автоматизации и повышенной электровооруженности, рациональное разделение труда между северными и южными районами и т.д.

Кроме того, нужно учитывать, что связь природно-климатических условий и социально-экономического развития на глобальном уровне диаметрально противоположна внутрисоветским закономерностям. В современной научной литературе большую популярность получило геоэкономическое деление мира на «Север» (мировой центр, или «золотой миллиард» планеты) и «Юг» (развивающиеся страны периферии и полупериферии), которые резко различаются между собой по уровню доходов, экономической мощи, качеству жизни населения. При сравнении расположения стран по географической широте с их ключевыми социально-экономическими показателями (размер душевого ВВП, ожидаемая продолжительность жизни, уровень автомобилизации и др.) обнаруживается, что с продвижением к северу и югу от экватора указанные показатели коренным образом улучшаются. При этом наилучшие показатели – как раз у самых северных стран (Исландия, Швеция и др.), а наихудшие – у стран тропической «Черной» Африки<sup>9</sup>.

Получается, что **на международном уровне увеличение суровости климата (по крайней мере, до определенных пределов) сопровождается экономическим ростом.** Конечно, этот вопрос требует более обстоятельного и детального изучения, включая анализ влияния на социально-экономическое развитие, наряду с климатом, других не менее важных факторов.

---

<sup>9</sup> *Gallup J.L., Sachs J.D., Mellenger A.D. Geography and Economic Development // International Regional Science Review. – 1999. – № 22.2. – P. 179–232.*

Теперь перейдем ко второму базовому географическому фактору, негативно влияющему на экономику Сибири<sup>10</sup> – исключительно большой удаленности ее территории от незамерзающих морей и океанов с круглогодичной навигацией, ведущих центров страны и мира и, соответственно, от основных рынков сбыта продукции.

Суть проблемы состоит в том, что вследствие явного технико-экономического преимущества морского транспорта над более затратным сухопутным континентальные страны и районы в сравнении с приморскими имеют повышенный уровень издержек на перевозку единицы идентичной продукции. По нашим расчетам<sup>11</sup>, фрахтовые ставки морского транспорта в десятки раз ниже средних доходных ставок грузового железнодорожного транспорта развитых стран мира.

Глубинное внутриконтинентальное макрорасположение Сибири приводит, в конечном счете, к тому, что приходится преодолевать затратные расстояния при перемещении грузов и пассажиров в главные центры и морские порты России (и, соответственно, наоборот). Так, удаленность региональных центров Сибирского федерального округа (СФО) от основных отечественных морских портов составляет по кратчайшим железнодорожным направлениям 3–4 тыс. км и более. Ни в каких других индустриальных регионах и странах мира не приходится иметь дело с такими сверхдальними перевозками по суше, определяющими повышенный уровень транспортных издержек.

Их доля в конечной стоимости отдельных видов продукции Сибири достигает иногда 50–70% и выше<sup>12</sup>. Чрезмерно высокая транспортная составляющая существенно снижает рентабельность работы, прибыльность и ценовую конкурентоспособность продукции большинства производств и отраслей индустрии. Из доходов предприятий и населения, из финансово-экономических систем сибирских регионов через

---

<sup>10</sup> Подробнее в: *Безруков Л.А.* Транспортно-экономические барьеры в развитии Сибири // ЭКО. – 2012. – № 7. – С. 56–73.

<sup>11</sup> *Безруков Л.А.* Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – С. 30–33.

<sup>12</sup> *Безруков Л.А.* Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – С. 179, 180, 243, 244; *Безруков Л.А.* Транспортно-экономические барьеры в развитии Сибири. – С. 61.

оплату транспортных издержек «выкачивается» значительная часть финансовых ресурсов, что определяет сокращение бюджетных поступлений и снижение уровня жизни населения.

К тому же в Сибири есть громадные по площади труднодоступные территории, лишенные круглогодичных дорог и путей. Так, северная (преобладающая по площади) часть территории Сибири имеет только сезонные водные пути, автотрассы и воздушный транспорт. Районы с ограниченной транспортной доступностью обречены нести запредельные транспортные расходы и пребывать в неблагоприятном социально-экономическом состоянии.

И все же **фактор внутриконтинентального положения и больших расстояний не играет такой фатальной роли, какую ему приписывают.** Во-первых, удорожающее влияние транспортного фактора «перекрывается» обычно действием других факторов, благоприятствующих развитию в Сибири тех или иных производств.

---

Говоря об эффективности производства в различных районах, выдающийся экономико-географ и экономист Н.Н. Колосовский справедливо отмечал: «Решает дело не абсолютная дешевизна энергии или дороговизна транспортирования в том или ином районе, а конечный результат по совокупности всех статей»<sup>13</sup>.

---

Например, за счет более низких тарифов на электроэнергию производственная себестоимость алюминия на сибирских заводах существенно ниже, чем в европейской части страны. Выигрыш на низких энергозатратах позволяет сибирским производителям компенсировать значительную часть повышенных транспортных издержек на перевозку импортируемого глинозема (из Австралии, Индии, Казахстана, Украины, Гвинеи, Венесуэлы и т.д.) и экспортируемого первичного алюминия (в США, Японию, страны Западной Европы и др.).

Кроме того, в советский период негативное влияние внутриконтинентального макроположения Сибири отчасти сглаживалось благодаря целенаправленной государственной политике по снижению транспортных тарифов, магистральной железнодорожного транспорта, регулированию ценообразования

---

<sup>13</sup> Колосовский Н.Н. Теория экономического районирования. – М.: Мысль, 1969. – С. 161.



в базовых отраслях народного хозяйства. Большое позитивное значение по-прежнему имеет широкомасштабное использование особых адаптивных способов и приемов территориальной организации общества, сложившихся как в плановом, так и в стихийном порядке (развитие хозяйства на районной основе и принципах экономического районирования, включая формирование ТПК, образование линейных хозяйственно-расселенческих структур вдоль главных транспортных магистралей, сближение ведущих центров между собой и т.д.)<sup>14</sup>.

Так, организация хозяйства на районной основе предполагает такое взаимодополнение смежных областей, при котором крупные экономические районы становятся в основном самодостаточными, что ведет к уменьшению средней дальности перевозок грузов. Несмотря на допущенные недостатки в реализации принципов экономического районирования, даже в неполном виде оно принесло неоценимую пользу для развития Сибири и страны в целом. Особо отметим формирование мощных сибирских ТПК. Большая часть экономического эффекта ТПК состоит в концентрации взаимосвязанных производств на относительно компактной территории и оптимизации хозяйственных связей, что позволяет существенно сократить транспортные издержки.

Для Сибири характерна повышенная роль линейно упорядоченных хозяйственно-расселенческих структур вдоль важнейших транспортно-экономических магистралей в целях обеспечения максимальной экономии затрат на связи и перемещения. По нашим подсчетам<sup>15</sup>, в 40-километровых полосах вдоль железнодорожных линий располагается сейчас свыше 90% городского населения Сибири. Концентрация хозяйства и населения на магистралях дает огромные экономические преимущества, так как перевозки по ним иногда в десятки раз дешевле, чем по остальной сети. Получается, что предприятия и пункты, расположенные на магистралях и в зонах

---

<sup>14</sup> Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – С. 248–298.

<sup>15</sup> Безруков Л.А. Положение городских поселений Сибири относительно транспортных магистралей: делимитация, типология, динамика // Оценка современных факторов развития городов и урбанизационных изменений в Сибири. – Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2011. – С. 33.

их непосредственного влияния, несут наименьшие транспортные издержки и обладают наилучшими возможностями развития и роста.

Эффект сближения ведущих центров Сибири относительно друг друга направлен на минимизацию расстояний перевозки грузов и пассажиров в сложившемся каркасе расселения. Все девять городов-лидеров макрорегиона с численностью населения свыше 500 тыс. чел. располагаются в пределах относительно узкой широтной полосы, ориентированной в общем направлении вдоль Транссиба. Согласно нашим расчетам<sup>16</sup>, фактические расстояния ближайшего соседства ведущих сибирских центров короче теоретических (т.е. отвечающих условию равномерного распределения городов) более чем в 3 раза. Экономический эффект сближения главных центров макрорегиона огромен, поскольку сокращение расстояний в каркасе означает такое же уменьшение протяженности транспортной сети и работы транспорта.

Удорожающее действие транспортного фактора может быть в значительной мере ослаблено и даже устранено благодаря целевому осуществлению специальных мер экономического, экономико-географического и организационно-управленческого характера. Скажем только о двух из них.

**Предлагается усилить внимание к проработке проекта создания на базе Транссиба трансконтинентального высокоскоростного коридора с помощью применения принципиально новых технических решений.** Таким решением, например, может служить эстакадный вариант Транссиба, способный обеспечить скорость следования поездов до 150 км в час, преодоление всей территории России за 4 дня, масштабную производительность и доходность (прибыль до 100 млрд долл. в год и выше) и создать заметную конкуренцию морскому транспорту<sup>17</sup>. Лишь в этом случае кардинальное сокращение транспортных издержек позволит не только экономически «приблизить» Сибирь к ведущим центрам страны и мира, но и в полной мере реализовать потенциальные выгоды ее транзитного положения между Западной Европой и Восточной Азией.

---

<sup>16</sup> Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – С. 296, 297.

<sup>17</sup> Краснов М.А. Поиск новых транспортных стратегий России // Транспортная стратегия России (план-проект). – Новосибирск, 2003. – С. 717–723.

Другое важное направление – намеченное «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года» и «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» **строительство в районах с ограниченной транспортной доступностью новых железнодорожных линий и круглогодичных автодорог**. Согласно нашим расчетам<sup>18</sup>, результатом реализации названных стратегий станет резкое сокращение транспортных издержек почти в ста районах Сибири, вследствие чего коренным образом расширится зона устойчивого транспортного обслуживания и откроется экономичный доступ к богатым ресурсным территориям. Следовательно, огромные территории макрорегиона смогут получить к 2030 г. намного более благоприятные возможности для полноценного социально-экономического развития.

### **Статистические искажения и истинная значимость Сибири в российской экономике**

Почему все же возникают устойчивые суждения о нерентабельности и сверхзатратности освоения Сибири, ее дотационности и слишком дорогой цене нынешнего «содержания»? Неужели крупнейшие по индустриальному и экспортному потенциалу сибирские регионы не могут «выживать» без постоянной и все увеличивающейся федеральной поддержки? Представляется, что основная исходная причина подобных упреков – использование не всегда достоверной статистической информации регионального уровня, которая недостаточно корректно отражает реальное положение дел с эффективностью и доходностью хозяйственного комплекса макрорегиона и в сильнейшей степени умаляет его современную роль в экономике страны.

По данным официальной статистики<sup>19</sup>, Сибирь (за исключением Тюменской области с ее нефтегазовыми округами) отличается худшими экономическими показателями в сравнении

---

<sup>18</sup> Безруков Л.А., Дашпилов Ц.Б. Транспортно-географическое положение микрорегионов Сибири: методика и результаты оценки // География и природные ресурсы. – 2010. – № 4. – С. 11, 12.

<sup>19</sup> Рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2011: Стат. сб. – М.: Росстат, 2011. – 990 с.

со страной в целом. Доля СФО, с которым сейчас обычно отождествляют Сибирь, в этих показателях, по данным 2010 г., была ниже доли округа в численности населения: по ВРП, объему промышленной продукции и обороту розничной торговли – в 1,1–1,3 раза, по основным фондам, инвестициям, экспорту, объему строительных работ и поступлению налогов в бюджетную систему страны – в 1,4–1,5 раза. Бюджетно-финансовые системы большинства регионов СФО обладают менее благоприятными характеристиками, чем аналогичные системы других регионов страны: так, совокупная доля в итоговых доходах безвозмездных поступлений из федерального бюджета (27,7%) больше общероссийского показателя (23,1%).

Ситуация ощутимо меняется в положительную сторону, если Сибирь рассматривать в ее общегеографических границах, т.е. с Тюменской областью и Якутией. Доля макрорегиона в объеме промышленной продукции России в 2010 г. составляла 25,3%, ВРП – 20,6 (2009 г.), инвестициях в основной капитал – 22,5, экспорте – 21,7, поступлении налогов в бюджетную систему страны – 28,8%, тогда как в численности населения – 16,5%. Это означает, что **даже по официальным статистическим данным вклад Сибири в экономику страны в 1,3–1,7 раза больше ее доли в населении.**

Тем не менее по целому ряду важных показателей за последние 15–17 лет удельный вес Сибири заметно снизился: по ВРП – на 3,6% с 1995 г., объемам инвестиций и строительных работ – соответственно на 4,8% и 2,7%, экспорту – на 3,9% с 1997 г. Такая динамика труднообъяснима, поскольку после резкого спада начала 1990-х гг. макрорегион демонстрировал более быстрый экономический рост, чем страна в целом. Например, если к 2010 г. Сибирь превзошла достигнутые в конце советского периода максимальные объемы производства таких основных видов продукции топливно-энергетического комплекса (ТЭК), как уголь, газ, электроэнергия, то Россия превысила советский уровень только по газу.

Как известно, индикаторами экономической активности могут служить два показателя, которые относительно адекватно отражаются российской статистикой – отправление грузов железнодорожным транспортом и потребление электроэнергии. За период 1995–2010 гг. доля Сибири в первом из

них выросла с 31,5% до 33,3%. С учетом определенной изолированности сибирской энергосистемы в качестве показателя потребления электроэнергии можно взять ее производство. Доля Сибири в этом показателе с 1995 г. оставалась почти неизменной – около 30%. Следовательно, все это говорит, скорее, об усилении экономической активности макрорегиона на общероссийском фоне, чем об уменьшении его вклада в экономику страны.

Действительно, как возникает такая ситуация, когда на долю Сибири приходится всего 21,7% экспорта страны, а Москвы – 36,5%<sup>20</sup>? Важнейшими экспортными товарами России выступают основные виды продукции ТЭК, удельный вес которых в общем экспорте в течение 1990–2000-х гг. возрастал и в 2010 г. составил в сумме 68,8%. Вклад Сибири в общероссийскую добычу (и в близких соотношениях – в экспорт) нефти достигает 2/3, газа – 89%, угля – 87%. Однако официальной статистикой у нее фиксировалось лишь 22,2% экспорта топливно-энергетических ресурсов, причем у главного нефтедобывающего региона – Ханты-Мансийского АО – Югры – только 5,8%. В то же время доля в этом показателе Москвы, где никакого сырья и топлива не добывается, достигла 47,1%!

---

Столь сильное занижение статистикой объемов экспорта и других экономических показателей макрорегиона возникает вследствие учета значительной их части по месту регистрации (обычно в Москве или Санкт-Петербурге) головных офисов вертикально-интегрированных компаний, контролирующих сибирские предприятия. По имеющейся оценке видных сибирских ученых<sup>21</sup>, в начале 2000-х гг. разница между реальным вкладом Сибири в экспорт страны и официальным экспортом макрорегиона составляла 40 млрд долл.

---

Наши расчеты выявили огромные масштабы статистических искажений. Оказалось, что в 2002 г. истинная доля Сибири в объеме промышленной продукции, экспорта и бюджетных доходов была занижена официальной статистикой

---

<sup>20</sup> Рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. – С. 982–987.

<sup>21</sup> Добрецов Н.Л., Конторович А.Э., Кулешов В.В. и др. Стратегия социально-экономического развития Сибири: научные основы и начало реализации // Стратегии макрорегионов России: методологические подходы, приоритеты и пути реализации / Под ред. А.Г. Гранберга. – М.: Наука, 2004. – С. 499, 500.

в 1,8–2,3 раза<sup>22</sup>. Это происходит за счет широкого применения толлинговых и процессинговых схем производства, механизма трансфертных цен, перерегистрации основных фондов за пределами регионов-производителей, внутрикорпоративного перераспределения выручки и прибыли, использования внешних и внутренних офшоров и т.д. **Занижения основных экономических показателей характерны для всех промышленных сибирских регионов, причем за прошедшие годы положение существенно ухудшилось в связи с перерегистрацией в столицах ряда крупных предприятий.**

Для определения размеров занижения объемов промышленной продукции можно предложить следующий методический подход, апробированный на примере Иркутской области. Размеры занижения этих объемов в двух ведущих отраслях области – нефтеперерабатывающей и алюминиевой – определены за 2003 г. на основе «перекрестного» анализа стоимостных<sup>23</sup> и натуральных<sup>24</sup> показателей производства их важнейших видов продукции и информации о соответствующих экспортных и внутренних ценах<sup>25</sup>. Данные по производству продукции в натуральном выражении включают, как правило, всю продукцию, в том числе вырабатываемую из так называемого «давальческого» сырья, тогда как в декларируемых предприятиями стоимостных данных подобная информация отсутствует. Результаты расчетов<sup>26</sup> говорят о том, что только по двум вышеуказанным отраслям продукция на сумму в десятки миллиардов рублей не учитывается как продукция области, а официальная статистика не фиксирует как минимум почти треть общего объема промышленной продукции региона. В связи с этим консолидированный бюджет Иркутской области теряет значительную часть финансовых средств в виде налогов и платежей, вследствие чего его собственные доходы искусственно сильно занижаются, и он становится дефицитным.

---

<sup>22</sup> Безруков Л.А. Бюджетно-финансовый баланс отношений «центр – сибирские регионы» // Изв. ИГУ. Сер. «Политология. Религиоведение». – 2009. – Т.1. – С. 13,14.

<sup>23</sup> Промышленность Иркутской области в 2003 г.: Стат. сб. – Иркутск: Иркуткстат, 2004. – 58 с.

<sup>24</sup> О поставке (вывозе) продукции производственно-технического назначения в 2003 г.: Стат. бюл. – Иркутск: Иркуткстат, 2004. – 32 с.

<sup>25</sup> Цены и рынок. Справ.-информ. сб. – Кн. 8 за 2004 г. – М.: ООО «Ценовик», 2004. – 181 с.

<sup>26</sup> Безруков Л.А. Бюджетно-финансовый баланс отношений «центр – сибирские регионы». – С. 15.

Выходит, что весьма значительная часть финансовых ресурсов, имеющих сибирское «происхождение», минует бюджетные системы самих регионов Сибири, распределяясь сразу между федеральным бюджетом, бюджетом Москвы (или Санкт-Петербурга) и финансово-промышленными группами, контролирующими базовые предприятия макрорегиона. Общий объем налоговых и других доходов, перечисленных сибирскими регионами в 2010 г. в федеральный бюджет (3414 млрд руб.), в 10,5 раза превышал сумму выделенных им из этого бюджета трансфертов или безвозмездных поступлений (324 млрд руб.)<sup>27</sup>. С данным объемом трансфертов для всей Сибири сопоставима величина расходуемой в собственных интересах чистой прибыли (от 100 до 1000 млрд руб.) каждой из таких крупных компаний, эксплуатирующих сибирские ресурсы, как «Газпром», «Роснефть», «ЛУКОЙЛ», ТНК-ВР, «Сургутнефтегаз», «Транснефть», «Норильский никель»<sup>28</sup>. **Суммарная чистая прибыль семи названных компаний в 6,4 раза превышает общую величину получаемых регионами Сибири трансфертов из федерального бюджета.**

Сложившиеся в настоящее время резкие диспропорции между объемами производства Сибири и объемами получаемых ею доходов выходят за всякие разумные пределы. Такое «переключение» финансовых потоков, принося громадный выигрыш Москве и Санкт-Петербургу, ведет к усилению экономической и политической зависимости сибирских регионов от центра, делает невозможными подъем уровня жизни населения и реализацию собственными силами крупных инвестиционных проектов. **Неравноправность межбюджетных отношений сильнейшим образом тормозит развитие Сибири.**

Это подтверждается отставанием сибирских регионов от основной массы других субъектов Федерации по социальным показателям. В 2010 г. среднедушевые доходы населения макрорегиона были на 9% ниже, чем в стране в целом, и в 2,6 раза уступали уровню Москвы<sup>29</sup>. Потребительские расходы на душу населения были ниже среднероссийского уровня

<sup>27</sup> Рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. – С. 28–31, 824–827.

<sup>28</sup> «Эксперт-400». Рейтинг крупнейших компаний России по объему реализации продукции // Эксперт. – 2011. – № 39. – С. 159.

<sup>29</sup> Рассчитано по: Регионы России. Социально-экономические показатели. – С. 20–23.

на 10%, уровня столицы – в 2,5 раза. Среднемесячная номинальная заработная плата лишь на 7% превышала среднюю по стране, уступая московской в 1,8 раза. К столичному уровню оплаты труда близки только нефтегазовые округа Тюменской области, тогда как в регионах южной части Сибири этот уровень ниже среднероссийского (несмотря на районные коэффициенты). Следовательно, Сибирь не имеет каких-либо преимуществ перед другими регионами страны в доходах и потреблении населения.

Подобная ситуация говорит о том, что Сибирь продолжает оставаться ресурсно-сырьевым полукOLONиальным придатком российского центра, не имеющим достаточных возможностей и стимулов для саморазвития. Между тем, благодаря высокой эффективности работы промышленности и прежде всего ТПК, **индустриальные сибирские субъекты Федерации являются фактически крупнейшими или крупными донорами федерального бюджета, а Сибирь в целом финансово самодостаточна.** На данное обстоятельство указывали и другие исследователи, в частности академик А.Г. Гранберг<sup>30</sup>. Таково истинное положение дел, а не зафиксированная официальной статистикой заведомо искаженная ситуация, когда в сибирских регионах остаются лишь центры производства, а образованные на их основе центры дохода и прибыли выносятся в столицы и за рубеж.

Действие удорожающих географических факторов в Сибири «перевешивается» целой совокупностью сильных сравнительных и конкурентных преимуществ, связанных в первую очередь с формированием мощных ТПК в наиболее благоприятных для этого местах и на относительно компактной территории. Анализ и картографирование таких ключевых показателей, как объемы промышленной продукции и строительных работ, позволили делимитировать основные растущие индустриальные ареалы и наметить на их основе контуры десяти современных сибирских ТПК внутриобластного ранга<sup>31</sup>: Северо-Тюменский, Среднеобский, Кузбасский, Норильский,

<sup>30</sup> Гранберг А.Г. Возможны ли распад или сжатие России? // Регион: экономика и социология. – 2011. – № 2. – С. 15.

<sup>31</sup> Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – С. 264–267.



Центрально-Красноярский, Саянский, Братско-Усть-Илимский, Иркутско-Черемховский, Западно-Якутский и Южно-Якутский комплексы.

По нашим расчетам<sup>32</sup>, производительность труда в промышленности сибирских ТПК в несколько раз выше общероссийского показателя. Это определяется использованием высокорентабельных природных ресурсов и их сочетаний, эффектов масштаба производства, производственного комплексования, агломерационного эффекта, низкой стоимости электроэнергии при повышенной в 3,5 раза электровооруженности труда по сравнению со среднероссийской и др.

---

Таким образом, представления о дотационности и «нерентабельности» макрорегиона явно не соответствуют действительности, поскольку в последние десятилетия именно Сибирь является главным валютным «цехом» страны, поддерживая относительную стабильность всей национальной экономики. По целому ряду позиций Сибирь уже давно играет роль основного источника ресурсов для страны, обеспечивая ее жизненно важные национально-государственные интересы как в экономическом, так и геополитическом отношении.

---

\*\*\*

Бремя Сибири для российской экономики – это не более чем миф, который тем не менее оказался востребованным не только отечественными политологами и журналистами, аналитическими и экспертными центрами, но и определенными официальными ведомствами<sup>33</sup>. «Питательной средой» для индуцирования этого мифа служат данные официальной статистики, которые вследствие несовершенства законодательства в финансово-экономической сфере сильнее всего искусственно занижают роль Сибири в общероссийских показателях. Для обоснования негативного образа макрорегиона используются ссылки на действие неблагоприятных

---

<sup>32</sup> Безруков Л.А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – С. 270–272.

<sup>33</sup> Мельникова Л.В. О риторике региональной науки и региональной политики // Регион: экономика и социология. – 2008. – № 1. – С. 76–78, 91; Селиверстов В.Е. Мифы и рифы территориального развития и региональной политики России // Регион: экономика и социология. – 2008. – № 2. – С. 206, 208.

географических факторов. Однако на самом деле их влияние на эффективность и результаты сибирской экономики не носит фатального характера, так как может быть целенаправленно ослаблено (и фактически ослабляется) путем применения адаптивных способов организации хозяйственной деятельности, реализации специальных мер и осуществления соответствующей региональной политики.

Один из важнейших ее приоритетов – это признание Сибири как главного базиса экономики страны и основного ее территориального ресурса и резерва в настоящее время и в будущем. Следует отчетливо представлять, что поступательный экономический рост России, как и Советского Союза в свое время, может быть обеспечен только при условии опережающих темпов развития Сибири и резкого повышения уровня жизни ее населения.

Другая важнейшая исходная предпосылка полнокровного развития Сибири – установление справедливого финансово-экономического баланса отношений между центром и регионами, крупным бизнесом и территориями-производителями. Для этого необходимо надлежащее решение «клубка» острейших политических, экономических, правовых, институциональных и организационных проблем принадлежности, распределения и перераспределения собственности, доходов и полномочий как между уровнями государственной власти, так и между властью и финансово-промышленными группами, контролирующими базовые предприятия сибирских регионов.