

Транспортная сеть азиатской части России: некоторые уроки истории и современность¹

В.Ю. МАЛОВ, доктор экономических наук. E-mail: malov@ieie.nsc.ru
Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН,
Новосибирск

Аннотация. Значимость и ресурсов, и самой территории Азиатской России в условиях антироссийских санкций возросла. Тезисы о «сорванных масках» с ряда западных стран и «нового миропорядка» подтверждают необходимость реального сдвига производительных сил на восток и север. Поручение Президента РФ подготовить проекты создания и нового порта на Баренцевом море – Индига, и участка железной дороги (Баренцкомур), соединяющей этот порт с сетью железных дорог России, не случайно. Слабая транспортная обустроенность азиатской части России может стать главным сдерживающим моментом не только на пути формирования ее новой пространственной структуры, но и тормозом на пути восстановления и укрепления позиций страны в мирохозяйственной системе.

Ключевые слова: восточный вектор; транспортная система; национальная безопасность

Транспорт как следствие хозяйственной деятельности: чему учит история

Россию без преувеличения можно отнести к суперконтинентальным державам, в которых и подавляющая часть экономического потенциала и, соответственно, большинство населения находятся вдали от морских побережий, позволяющих строить транспортный комплекс на основе наиболее дешевого – морского – вида грузоперевозок. Для нашей страны сухопутный транспорт (в первую очередь железнодорожный), по крайней мере, до конца XXI века останется определяющим, «становым хребтом» единого экономического пространства².

Сибирь как азиатская часть России, рассматриваемая в границах от Урала до Тихого Океана (по М. Ломоносову), хоть

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке гранта Министерства науки и высшего образования Российской Федерации № 075–15–2020–804 (№ 13.1902.21.0016).

² *Борodin П.* Великое транспортное будущее // *Известия.* 2010. 9 окт. № 187.

и известна на Руси с XII века, но «устойчиво»³ принадлежит Русскому государству только с XVI столетия. Понятно, что ее транспортная сеть не могла бы развиваться в отрыве от сети европейской части и вообще без связи со всей историей проникновения русских за Камень (т.е. за Урал).

История транспортного освоения России немыслима без упоминания о водных путях, связывающих отдельные ее регионы еще до оформления Руси как единого государства. Да и сами населенные пункты возникали прежде всего по берегам рек, часто в местах волока из одной речной системы в другую. Классический путь «из варяг в греки» был именно водным. Даже гужевой транспорт на Руси несколько запоздал по времени по сравнению с европейскими государствами, в том числе из-за наличия огромных лесных массивов даже в западных частях страны. Эти леса долгое время являлись и своеобразным охранним фактором против кочевых народов юго-востока.

Освоение Сибири также началось с использованием водных путей, главным образом северных. Южные маршруты в азиатскую часть материка были перекрыты воинственными народами, населяющими обширные территории по рекам Волге, Каме, Уралу, а также бескрайние просторы степей современного Казахстана. Причина же движения русских на Восток была проста: нужны были меха как основной на протяжении многих веков экспортный товар, возникший задолго до появления серебряных и золотых рудников. По мере истощения западных лесов наиболее ценным мехом соболя приходилось осваивать более удаленные территории к востоку от центральных областей Руси.

Новгородские ушкуйники в своих набегах добирались до устья Оби, поднимаясь в верховья рек, текущих с западных склонов Урала (Камня), или шли на кочах по Белому морю через пролив Югорский Шар (между материком и островом Вайгач). Кто первым дал название проливу и местности, названной впоследствии Югрой, спорят до сих пор. Поднимались по Каме с перевалкой на реку Печору и последующим выходом по реке

³ Правитель Сибири Едигей, хотя и «бил челом» русскому царю еще в XV веке, но это было скорее притворством, «заманивание» русского воинского контингента для собственной безопасности. А вот сменивший Едигея более известный нам хан Кучум еще долгое время оставался независимым правителем Сибири, по крайней мере, в ее западной части. На восток от Енисея ни российские власти, ни даже просто первопроходцы еще не добирались.

Усе на перевал, по которому сегодня проложена железная дорога к Салехарду (бывший Обнорский острог)⁴.

Известно, что до 1581 г. – начала государственной колонизации Сибири – единого сухопутного пути на территорию сибирских народов не существовало, сообщение в большинстве своем состояло из водных путей и волоков между ними. До конца XVI века основной артерией, соединявшей Европейскую Россию и Сибирь, была Чердынская дорога, которая практически на всем протяжении представляла собой водный путь⁵. В русское владение он окончательно попал в результате так называемого Чердынского похода, по итогам которого было усилено подчинение Перми Великой московским царям. Этот путь длиной чуть больше двух тысяч километров был тесно связан с рекой Печорой, обеспечивавшей движение из Европейской России в северном направлении. По нему еще до похода Ермака представители Сибирского ханства отправлялись в Москву, чтобы платить дань.

Позднее Чердынская (или Лозьвинская) дорога долгое время была официальным маршрутом в Сибирь, по которой сюда доставляли казну, хлебные запасы, пополнение служилых людей. Ближе к концу XVI века на восточной стороне Урала был построен Лозьвинский городок. Город Чердынь стал своеобразным форпостом, откуда происходило дальнейшее освоение и завоевание уральских земель, в том числе построение новых городов. Главным недостатком Чердынской дороги была прерывистость водных путей: лодки часто приходилось переправлять волоком, что требовало дополнительных трудозатрат и времени и ограничивало грузоподъемность транспорта. Поэтому с открытием нового – сухопутного и более короткого пути, который напрямую связал современный Соликамск с верховьями реки Туры, Чердынская дорога потеряла свое значение, хотя некоторые торговцы по привычке все еще пользовались этим путем. Лозьвинский же городок был скрыт, его функции перешли к новому городу – Верхотурью на реке Туре.

Практически вся история колонизации Сибири связана с использованием речных систем. Зимой замерзшие русла были

⁴ Правда, до самого Салехарда железная дорога еще не доходит (нет моста через Обь), а подходит только к пункту Лабитнанги на левом берегу Оби. Зато проложена дорога до Бованенково – одного из центров газодобычи на п-ве Ямал.

⁵ От Перми Великой вверх по Каме до городка Чердыньск, расположенного вблизи устья реки Вишеры. Далее вверх по Вишере до переволоки в реки Лозьву, Тавду, Тобол, Иртыш и далее в Обь.

единственной возможностью пробраться через огромные лесные массивы. Ермак также воспользовался водным путем, поднимаясь по реке Чусовой с последующей переволокой в бассейн реки Тобол. Первый сухопутный маршрут из европейской части России в Сибирь был открыт в 1597 г. Артемием Бабиновым из Соликамска. Он был в семь раз короче (291 км против 2134 км), и если передвижение по Чердынскому пути занимало больше месяца, то по Бабиновской дороге можно было добраться из Соликамска до Тобольска за три недели.

Более 100 лет именно этот маршрут был главным из центральной России в Сибирь и играл большую роль в освоении Западной (а позднее и Восточной) Сибири зарождающимся местным капиталом. Важно отметить, что все эти коммуникации долгое время не имели стимулирующего значения для развития промышленности. В основном это были пути вывоза из Сибири «мягкой рухляди» либо в формате ясака, либо торговцами для последующей перепродажи.

Несмотря на значительно более удобное расположение, отсутствие необходимости волока, у Бабиновской дороги оставался существенный недостаток – она не связывала территорию сухопутной сетью. За ее пределами дороги в азиатской части России по-прежнему состояли, преимущественно, из водных путей, соединенных волоками. Со временем промышленно развивающаяся Россия все больше нуждалась в дороге, которая бы связала все территории за Уралом в единую артерию, обеспечивающую возможность стабильной торговли с Китаем, а также бесперебойное поступление сибирских ресурсов, включая металлы.

Еще в 1654 г. воевода из Верхотурья обнаружил, что существует некий неофициальный маршрут в Сибирь, минующий его город. Это были первые участки будущего Московского, или Сибирского тракта. Изначально власти пытались, как это до сих пор часто случается в России, запретить проезд по «неуказным» дорогам, но это не принесло ощутимых результатов. Заключение первого русско-китайского Нерчинского договора в 1689 г. значительно приблизило начало регулярного сообщения между европейской и азиатской частями России. Вскоре был выпущен указ о строительстве Московского тракта, как первого транспортного коридора между странами. Однако активное строительство началось лишь в 1730-х годах [Траектории..., 2011]. Он и стал основным сухопутным маршрутом (не считая паромов на крупных реках).

Транспорт как фактор активизации хозяйственной деятельности

Строительство Московского (Сибирского) тракта ускорило обустройство старых и даже возникновение новых поселений вдоль нового транспортного коридора, но все это продолжалось не одно десятилетие, поскольку и строители, и поселенцы должны были быть в постоянной готовности к отражению возможных набегов из южных степей. Да и в целом обустройство территории в значительной мере основывалось на использовании бывших каторжан. В этом проявляется отличие транспортного освоения густозаселенной Европы от Сибири: если в первом случае дороги соединяли уже сформировавшиеся поселения, то во втором – перед тем, как проложить дорогу, надо было заселить территорию. Да и суровость климатических условий Сибири не могла не сказаться как на темпах строительства, так и на объемах издержек, в основном казенных. Участки дороги, пролежавшие через тайгу, каждую весну размывались тальми водами и дождями, разбивались проходящими обозами, что означало ежегодный ремонт полотна, к которому привлекались крестьяне.

Несмотря на все эти сложности, в середине XIX века тракт беспрецедентной протяженностью около 9,5 тыс. км был построен. Он значительно интенсифицировал торговлю между Россией и Китаем, в особенности – чаем, именно поэтому восточную часть дороги называют «Великим чайным путем». Города, стоявшие на Сибирском тракте, получили мощный толчок к развитию различных видов производственной деятельности: сельское хозяйство как поставщик продуктов питания для путников; каретное дело; там, где наиболее массовым промыслом был извоз, развивалось коневодство, приносящее стабильный доход.

От тракта потянулись ветки дорог и на Север, и на Юг к ранее уже созданным городам. Крестьяне, жившие вблизи дороги, часто путешествовали с обозами, постепенно вливались в коммерческую жизнь страны, были в основной своей массе более развитыми и грамотными, чем в европейской части страны. Крестьяне, ставшие купцами, старались диверсифицировать свою деятельность, что позволяло им получать дополнительный доход и с торговли, и с извоза, и с собственного хозяйства [Азиатская часть..., 2012].

Первые железные дороги в России (середина XIX века) строились преимущественно частным капиталом и решали

в основном проблемы коммерческого характера [Могилевкин, 2005]. Осознание геополитического и стратегического значения железнодорожного транспорта для России произошло, вероятно, только после тяжелого поражения в Крымской войне, когда армия, защищавшая Севастополь, не могла получить ни обмундирование, ни продовольствие, ни оружие вовремя и в достаточном количестве. Военные неудачи на юго-западе отразились и на северо-восточном направлении геополитики России: колонизация Аляски российскими предпринимателями оказалась без поддержки государства, и царское правительство вынуждено было продать эту территорию [Азиатская часть..., 2012].

Транспорт как фактор геополитической безопасности страны

К концу XIX века строительство железных дорог перешло в значительной степени к государству и финансировалось из казны, без чего создание Транссиба было бы невозможно. Но и Великий Сибирский путь несколько запоздал⁶. Создаваемый ускоренными темпами он оказался слабо подготовленным к потребностям военного времени начала XX в.: низкая провозная способность в целом, постоянные диверсии на КВЖД⁷ (по территории России дорога будет полностью завершена только к 1916 г.), кругобайкальская железная дорога только строится, а паром через оз. Байкал действует не круглый год.

Показателен и пример сооружения железной дороги до Мурманска. Предложения ряда инженеров-путейцев связать железной дорогой Санкт-Петербург и Мурманск, высказываемые еще в конце XIX века, много раз отклонялись как экономически неоправданные. Но после начала Первой мировой войны выяснилось, что весь балтийский флот оказался «законсервирован» в Финском заливе, а для получения помощи от союзников мощностей одного Архангельского порта крайне мало. Дорога была построена в кратчайшие сроки, но, естественно, с большими

⁶ И это снова случилось в результате трудно объяснимой, но устойчивой позиции отечественных железнодорожников: начинать строить дороги только тогда, когда уже явно видно, что другие виды транспорта не справляются или нет возможностей их задействовать.

⁷ Китайско-Восточная железная дорога (до 1917 г. – Маньчжурская дорога, южная ветка трансибирской магистрали).

потерями и материальных, и людских, и финансовых ресурсов. Во время Великой Отечественной войны эта дорога весьма активно использовалась также для получения помощи от союзников.

Неблагоприятные аспекты внешней экономико-политической ситуации, казалось, как нельзя более благоприятствовали реализации идеи о создании Обь-Мурманской линии, соединяющей северные порты Мурманск и Архангельск с Уралом и Сибирью. В результате в начале XX века был разработан проект Великого Северного железнодорожного пути (ВСП), соединяющего акватории и будущие порты Ледовитого и Тихого океанов не только по трассе главного хода, но и ответвлениями к арктическому побережью. Это позволило бы расширить спектр эксплуатации лесных богатств Сибири до развития лесохимии и других видов глубокой переработки древесины, а также создать в районах между Уралом и Обью индустриальную базу глубокого стратегического тыла, по современной терминологии – военно-промышленного комплекса. Со временем в состав видов транспортных сообщений, образующих региональные сети ВСП, были включены автодорожные и авиационные, налицо предвидение возникновения будущих мультимодальных центров.

Конечно, о коммерческой эффективности железнодорожных сообщений на Крайнем Севере страны речи не было, что и породило массу сомнений в его необходимости. История, можно сказать, повторялась: в свое время аналогичная ситуация складывалась накануне принятия решения о строительстве Транссиба. Его противники категорично утверждали, что эта дорога обречена на бесприбыльную деятельность и будет вечным тяжелым бременем висеть на государственной казне [Ламин и др., 1999]. И действительно, поначалу никаких значительных грузопотоков по ней не предвиделось, так как в Сибири еще не было производств, способных дать большие объемы грузов.

Главным аргументом сторонников ВСП было утверждение, что экономически эффективное хозяйственное развитие Севера невозможно без опережающего создания транспортной сети. Они настаивали, что, в отличие от обжитых регионов европейской части России, транспортные коммуникации в ее азиатской части (особенно на Севере) следует создавать в опережающем порядке. Их оппоненты считали наоборот, что железнодорожное строительство эффективно только тогда, когда хозяйственные

структуры на Севере будут способны дать соответствующий груз, гарантирующий возмещение огромных инвестиций в инфраструктуру [Траектории..., 2011]. В надежде на положительное разрешение транспортного вопроса регионы Азиатской России инициировали исследования в области геологии, открытия новых месторождений. В центральных органах власти инициативы «сдвига на Восток» также представлялись достаточно интересными, особенно в свете перспективных планов роста экономического потенциала государства. Однако и предложения регионов, и стратегическое видение Центра упирались в одну общую непроходимую стену – отсутствие дорог.

Проекту ВСП еще в начале XIX века была противопоставлена идея сверхмагистральной Транссиба. По оценке ее авторов, рост пропускной способности транссибирской магистрали за счет строительства третьего пути (а по мере необходимости – до шести путей на отдельных участках) стал бы достаточной базой для разрешения транспортной проблемы Сибири. А уж в дальнейшем можно было бы рассматривать варианты железнодорожных веток от основной линии на Север: и в сторону Индиги, и на Лену, и в Якутск. Аргумент чисто коммерческий: заметно более низкие издержки на увеличение пропускной способности существующей железной дороги, чем расходы на строительство новой, да еще без доказанного перспективного грузопотока.

До апреля 1932 г. дискуссия между сторонниками ВСП и их оппонентами почти не касалась военно-оборонных аспектов этой магистрали, хотя начиная с 1926 г. дальневосточники обращали внимание военно-политического руководства страны на уязвимость восточного плеча Транссиба, проходящего вблизи границы. Более того, они сами осуществляли проектно-изыскательскую деятельность по подготовке строительства «дубля» Транссиба на некоторых наиболее уязвимых участках. В апреле 1932 г. Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» инициативы дальневосточников были приняты к реализации [Мобилизационная..., 2013].

К сожалению, идея об освоенческой роли железных дорог, активно использовавшаяся в США и Канаде в практике социально-экономического развития слабо обжитых территорий, так и не нашла поддержки в нашем Отечестве [Ламин и др., 1999], об этом говорят и судьба проекта ВСП, и все последующее

развитие железнодорожного транспорта. Правило, что железные дороги следует строить только лишь после исчерпания потенциала других, более дешевых видов транспортных сообщений, действует и в настоящее время. Идея строительства железной дороги Тобольск – Индига появилась еще 1918 г. Оккупация Архангельска в тот период не позволила сделать следующий шаг. И только в 1921–1922 гг. были получены важные сведения о гидрологических, ледовых и других параметрах Индигской губы. Тогда еще не было и опыта плавания в морях Северного Ледовитого океана. Но даже самые ярые сторонники приоритетности развития Архангельского порта признавали, что в будущем появление нового морского порта, обслуживающего экспортный потенциал Урала, Сибири и северо-востока России, станет экономической необходимостью.

В первые же дни Второй мировой войны обнаружилась уязвимость наших северных портов, т.е. возникла ситуация, подобная 1914 г.: появилась реальная угроза потери Мурманска, принимающего основные грузы по ленд-лизу, потери железной дороги Ленинград – Мурманск, обнаружилась недостаточная мощность Архангельского порта. Открытыми во внешний мир в европейской части России удалось удержать только порты на побережье северных морей. Попытка возрождения проекта Индигского порта в военные годы представляется весьма поучительной. Теперь уже можно констатировать, что необходимость создания такого порта (скорее всего, нескольких) диктуется не только экономической целесообразностью, но и геополитическими вызовами⁸.

Нужен ли такой формат устойчивости отечественной транспортной мысли?

Из многочисленных попыток организации железнодорожных коммуникаций в направлении выхода на мировые рынки наиболее плодотворными представляются железная дорога до Архангельска, Транссиб, линия на Мурманск и БАМ, как возможное будущее звено Северного широтного пояса экономического развития. Показательно, что в связи с началом реализации проекта Нижнее Приангарье в перечень планов ОАО «РЖД» до 2030 г. был включен проект Северско-Сибирской магистрали (Севсиб),

⁸ См. Поручение Президента РФ Правительству от 14 января 2022 г. (сайт Кремля).

соединяющий север Урала с БАМом. При этом дороге присваивалась роль грузовой, а не стратегической. Более того, дорога Сосногорск (Ухта) – Индига также входит в планы ОАО «РЖД». Но ожидать активизации проектно-изыскательских работ по этому маршруту стоит, вероятно, только после прямого указания Президента страны⁹. Опять, как и много лет назад, отечественная железнодорожная мысль направлена в сторону ожидания достойных объемов грузоперевозок.

Современная ситуация в азиатской части России имеет много общего с раскладом вековой давности. Существенное отличие в том, что здесь уже почти три десятилетия наблюдается отток населения, сокращаются возможности «социального контроля» над территорией государства. Между тем в условиях обострения глобальной конкуренции за планетарно ограниченные ресурсы роль этой части России, значение её экономико-географического положения только усиливаются. Страна постепенно поворачивается лицом к Востоку и Северу, что позволяет расширить перспективы освоения собственной территории. Однако этот поворот происходит столь медленно, что стратегическая асимметрия России продолжает сохраняться и даже возрастать. Очевидно (как это уже не раз бывало в истории России), необходим какой-то форс-мажор для преодоления вековой национальной традиции «медленно запрягать». Главное, чтобы потом при быстрой езде выдержали и рельсы, и колесные пары.

Особенности российских институциональных укладов: последствия для новых транспортных проектов

Если посмотреть на карту отечественных железных дорог, легко заметить, как в части России к Востоку от Урала от Транссиба на Север тянутся несколько «усов» – дорог к ресурсным центрам. Их соединение по широте дает представление о будущей конфигурации Северосибирской магистрали (Севсиб). А соединение Севсиба, БАМа и продолжение дороги от Сургута на Запад позволяет оконтурить будущую Северо-Сибирскую евразийскую

⁹ К такой традиционной схеме принятия и реализации крупных транспортных проектов, безусловно, можно отнести и указание Императора Александра III о скорейшем начале строительства Транссиба в 1889 г.

магистраль: Ванино – Усть-Кут – Лесосибирск – Сургут – Ханты-Мансийск – Ухта – Индига.

Строительство Полярной магистрали Салехард – Норильск в конце 1940-х годов также рассматривалось как необходимость повышения обороноспособности страны на северном направлении. Но, к сожалению, в 1953 г. эта стройка была не просто законсервирована, а фактически ликвидирована, что, как показала практика освоения нефтегазовых месторождений Западной Сибири, привело к существенному перерасходу материальных и финансовых средств при последующей (всего через 10 лет) геологоразведке и, тем более, ресурсном освоении.

История транспортного освоения Сибири знает много примеров, когда промышленность стимулировала (или пыталась стимулировать) дорожное строительство. Поскольку первые промышленные объекты в Сибири были связаны с добычей руд цветных и драгоценных металлов, то и активность в деле дорожного строительства инициировали владельцы рудников. В первую очередь – купцы-золотопромышленники. Именно они смогли за короткое время скопить достаточные средства, которые можно и нужно было направить на сокращение издержек доставки в Сибирь горного оборудования из европейской части России, с Урала и/или из-за рубежа.

Одним из таких золотопромышленников, активно и аргументированно агитировавших за всемерное изучение и последующее освоение Сибири, Дальнего Востока и вообще северных пока еще безлюдных пространств России, был мультимиллионер М. К. Сидоров. Еще с середины XIX века он пытался «вразумить» столичных вельмож в необходимости и, главное, полезности для государства скорейшего транспортного освоения восточных пространств империи. Причем он делал попытки обосновать необходимость взаимодействия как морского и речного транспорта – по Северному морскому пути, Оби и Енисею, так и сухопутного: сначала гужевого, а впоследствии и железнодорожного [Жилинский, 1918].

Открытие работниками М. К. Сидорова графитовых месторождений в районе Курейки (нижнее течение Енисея) подвигло его к организации на собственные средства добычи и транспортировки графита на металлургические заводы Урала и Англии [Траектории..., 2011]. Однако бюрократическая машина России того периода

не спешила пропускать графит за пределы страны. И условия пересечения границ с новым видом товара (вероятно, еще не вписанным в разрешенную номенклатуру), и оформление таможенных документов, выплата экспортных пошлин привели к непомерным издержкам и предопределили постепенное запустение курейских графитовых месторождений. Такая же участь постигла и другое начинание М.К. Сидорова – активизацию морского сообщения между устьями рек Оби и Енисея и Европой. Первые удачные и эффективные проводки заставили власти организовать в северных российских портах таможни. Но размеры таможенных сборов были такими, что очень скоро эти связи прекратились, вслед за чем в отсутствие доходов были ликвидированы и таможни.

В результате своих 40-летних усилий по хозяйственному освоению Севера Сидоров потерял более 1,7 млн руб. Но центральная власть, продолжая считать Сибирь колонией, лишилась не только потенциальных доходов, но и, что безусловно более важно в долгосрочной перспективе, возможностей активизации хозяйственной деятельности в северных регионах страны, частным капиталом.

Значение восточных регионов как форпоста стратегической безопасности страны стало очевидным для правительства СССР уже в начале 1930-х годов. Призыв к молодежи к переезду на Дальний Восток нашел понимание на волне энтузиазма того времени. Позже были задействованы и другие институциональные условия: в 1941–1945 гг. в соответствии с законами военного времени [Мобилизационная стратегия., 2013], а после войны правительство ввело существенные льготы для переселенцев, в том числе в сфере жилищного обеспечения, повышенных коэффициентов к заработной плате, более продолжительных отпусков и т.п. Численность населения азиатской части России росла вместе с расширением транспортных коммуникаций и появлением новых производств и населенных пунктов. Этот процесс был прерван ввиду экстренного перехода к рыночным условиям хозяйствования, что немедленно сказалось и на желании населения переехать в более теплые места (не обязательно в пределах России), не слишком потеряв в уровне благосостояния.

Новые институциональные условия, соответствующие рыночным законам, предопределили резкий рост цен на потребительские товары в Сибири и на Дальнем Востоке, а также тарифов на транспорт, модернизировать который (тем более создавать

новые маршруты) должен уже частный капитал. Последний не спешит это делать, выбирая только те направления, которые соответствуют его частным интересам. Строить новые ветки к ресурсам – это для бизнеса еще допустимо, а вот создавать транспортные коридоры для развития всего народного хозяйства или удобства населения – эти задачи были оставлены на неопределенное будущее. Но оно наступило гораздо раньше, чем это можно было себе представить.

Вместо заключения: переход к современности

Данное исследование является частью работ Института экономики и организации промышленного производства СО РАН по совершенствованию инструментария и методических подходов к прогнозированию и обоснованию путей освоения проблемных регионов ресурсного типа. Вероятно, в условиях серьезных санкций, наложенных на Россию западными «партнерами», не имеет смысла особо подчеркивать повышенное внимание и к самой азиатской части России, и к проблемам активизации внутри-российского взаимодействия хозяйствующих субъектов. Нашей стране уже давно пора задуматься о нереалистичности ориентации на «добрососедское» отношение западных стран к заметному (после 2000 г.) росту и экономической, и геополитической мощи нашей страны. Позиция руководства РФ по поводу «сорванных масок» недавних партнеров и «нового миропорядка» заставляет более внимательно отнестись к очередному, действительно реальному сдвигу производительных сил на восток и север страны. Это и наш независимый выход в мировую экономику, значительная часть которой не приемлет западных санкций, и база для укрепления национальной безопасности по всем ее элементам: хозяйственным, транспортным, оборонным.

Вероятно, не случайно в январе 2022 г. Президент РФ поручил Правительству к маю подготовить проекты создания и нового порта на Баренцевом море – Индига, и участка железной дороги к нему (Баренцкомур), соединяющей этот порт с сетью железных дорог России. Оба объекта являются частью предлагаемого Северного широтного хода. Слабая транспортная обустроенность азиатской части России может стать главным сдерживающим моментом не только в сфере формирования ее новой простран-

ственной структуры, но и на пути восстановления и укрепления позиций страны в мирохозяйственной системе.

В целях формирования стратегии развития транспортной системы азиатской части России мы предлагаем, во-первых, перейти от продолжения «древовидного» формата (ответвления дорог на север и юг от Транссиба) к *формату создания транспортной сети (решетки)*, охватывающей обширную зону, пригодную для постоянного проживания не только местного, но и вновь прибывающего населения. Во-вторых, принципиально принять положение, что *транспорт опережает производство*, а не следует за ним. В противном случае производство просто может не дожидаться подхода транспортных коммуникаций и найти себе более удобное место. В-третьих, для условий азиатской части России более целесообразна организация логистики на основе не конкуренции между видами транспорта, а их взаимодействия и дополнения. Широтные магистрали – железнодорожные и морские, а меридиональные – как железнодорожные, так и речные, автомобильные и авиационные (там, где нет возможности для других видов). В местах их пересечения необходимо способствовать возникновению многофункциональных логистических центров, что еще больше укрепит национальную безопасность в этом удаленном макрорегионе России.

Литература

Азиатская часть России: моделирование экономического развития в контексте опыта истории / Отв. ред. В. А. Ламин, В. Ю. Малов. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2012, 450 с.

Жилинский А.А., Россия на Север. Архангельск, 1918. 153 с.

Ламин В. А., Пленкин В. Ю., Ткаченко В. Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург: УрО РАН, 1999. 200 с.

Мобилизационная стратегия хозяйственного освоения Сибири: программы и практики советского периода (1920–1980-е гг.) / Отв. ред. Тимошенко А. И. Новосибирск: Параллель, 2013. 382 с.

Могилевкин И. М. Транспорт и коммуникации. Прошлое. Настоящее. Будущее. М.: Наука, 2005, 358 с.

Траектории проектов в высоких широтах / Под ред. Ю.В. Неелова, А.В. Артеева, В.А. Ламина, С.Е. Алексеева, В.Ю. Малова. Новосибирск: Наука, 2011. 440 с.

Статья поступила 10.05.2022

Статья принята к публикации 16.05.2022

Для цитирования: Малов В.Ю. Транспортная сеть азиатской части России: некоторые уроки истории и современность // ЭКО. 2022. № 7. С. 99–113. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-7-99-113

Summary

Malov, V.Yu., *Doct. Sci. (Econ.), Institute of Economics and Industrial Engineering, SB RAS, Novosibirsk*

The Transport Network of the Asian Part of Russia: Some Lessons from History and the Present Day

Abstract. The importance of both the resources and the territory of Asian Russia itself in the context of anti-Russian sanctions has increased. Theses about “torn masks” from a number of Western countries and the “new world order” confirm the necessity of a real shift of productive forces to the East and the North. The Russian President’s instruction to prepare projects for a new port on the Barents Sea, Indiga, and a section of railroad (Barentskomur) connecting this port with the Russian railroad network is not accidental. The weak transport infrastructure of the Asian part of Russia may become the main constraint not only on the way of forming its new spatial structure, but also a brake on the way of restoring and strengthening the country’s position in the world economic system.

Keywords: *eastern vector; transport system; national security*

References

Lamin, V.A., Plenkin, V. Yu., Tkachenko, V. Ya. (1999). *Global track: development of the transport system in the east of the country*. Ekaterinburg: Ural Branch of the Russian Academy of Sciences. 200 p.

Lamin, V.A., Malov, V. Yu. *The Asian part of Russia: modeling of economic development in the context of the experience of history*. (2012). Novosibirsk: Publishing House of SB RAS. 450 p. (In Russ.).

Mogilevkin, I.M. (2005). *Transport and communications. The past. Present. Future*. Moscow. Nauka Publ. 358 p. (In Russ.).

Neelov, Yu.V., Arteev, A. V., Lamin, V.A., Alekseev, S. E., Malov, V.Yu. *Project trajectories in high latitudes*. (2011). Novosibirsk. Nauka Publ. 440 p. (In Russ.).

Timoshenko, A.I. (2013). *Mobilization strategy of economic development of Siberia: programs and practices of the Soviet period (1920–1980-ies)*. Novosibirsk. Parallel. 382 p. (In Russ.).

Zhilinsky, A.A. (1918). *Russia to the North*. Arkhangelsk. 153 p. (In Russ.).

For citation: Malov, V.Yu. (2022). The Transport Network of the Asian Part of Russia: Some Lessons from History and the Present Day. *ECO*. No. 7. Pp. 99–113. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-7-99-113