



**Коллектив «ЭКО» поздравляет своего главного редактора,
академика РАН В.А. Крюкова,
с 70-летием.**

**Дорогой Валерий Анатольевич,
от души желаем долгих лет, творческих успехов,
здоровья и благополучия!**

Уроки геометрии

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-5-7

Отличительная особенность нашей страны (и об этом «ЭКО» писал не единожды) – колоссальное влияние пространства на все экономические и социальные процессы. Большие расстояния, рассредоточенность центров (в основном, скорее, очагов) хозяйственной деятельности и мест расселения – все это существенно трансформирует «канонические» представления о ведущей роли конкуренции в формировании эффективных и наиболее приемлемых решений. Трансформация отнюдь не отрицает роль и значение инициативы и предприимчивости при реализации социально-экономических проектов, но вызывает необходимость обязательного и всестороннего учета «пространственного фактора» при их формировании и последующей реализации.

В соединении пространства и экономики ключевую роль играет транспорт – автомобильный, железнодорожный, водный, трубопроводный, авиационный... На этапе хозяйственного освоения территории, как представляется, критически важно именно взаимодействие (а не конкуренция) различных видов транспорта – с учетом их сильных сторон и присущих им ограничений. Об этом красноречиво свидетельствует исторический опыт освоения и развития значительной части России, особенно ее восточных территорий и Арктики.

Процесс становления и эволюции транспортной системы можно (и нужно!!!) представить в виде решения многоуровневой многоаспектной проблемы – от обеспечения связанности территории с целью создания условий для синергии разных сфер хозяйственной деятельности в средне- и, тем более, долгосрочной перспективе, до развития конкуренции различных видов транспорта – там, где для этого уже сформированы экономические (наличие большого числа хозяйствующих субъектов) и инфраструктурные предпосылки. В последнем случае речь, несомненно, идет о достаточности и сбалансированности логистических и провозных мощностей. В связи с этим нужно отметить, например, явный дисбаланс в развитии складских и логистических возможностей ряда дорожно-транспортных узлов Востока России (таких, например, как города Новосибирск и Красноярск), не обеспеченных необходимой транспортной инфраструктурой (особенно в пригородах).

Гармоничную систему «пространства – экономики – транспорта» наглядно можно представить в виде треугольника, который устойчив к возможным колебаниям той «почвы», на которой он стоит. Но построить треугольник можно только на базе многоуровневого поэтапного подхода, учитывающего многоаспектный взаимообусловленный характер всех его сторон.

Статьи настоящего номера убедительно свидетельствуют, что без прочной экономической основы – диверсифицированной и динамичной экономики – принципиально невозможно обеспечить решение транспортных проблем на значительной части территории нашей страны (статья В.Ю. Малова, О.В. Тарасовой, О.В. Валиевой и Е.А. Горюшкиной). При этом необходимо принимать во внимание также и динамизм современных

экономических процессов, и изменения, происходящие в силу объективных обстоятельств (таких как климатические), и, конечно, учитывать «человеческий фактор».

В качестве примера нельзя не отметить «кейс» Усть-Кутского района Иркутской области (статья Л.А. Безрукова), динамичное развитие которого (невзирая и даже вопреки многим негативным «объективным» обстоятельствам в развитии зоны Байкало-Амурской магистрали) связано не столько с адаптацией подходов к формированию Верхнеленского ТПК (его проект так и остался «на бумаге»), сколько с инициативой и энергией команды Николая Михайловича Буйнова, одного из основателей ОАО «Иркутская нефтяная компания» (ИНК). Последняя не просто достигла выдающихся результатов в добыче нефти и конденсатосодержащего газа, но уже завершает строительство завода полимеров, вплотную подошла к получению промышленной технологии производства карбоната лития (в чем автор этих строк имел возможность лично убедиться 8 сентября с.г.).

Что лежит в основе успеха ИНК? Пассионарность лидера команды и умение «заглянуть за горизонт». Отметим, что подобные качества всегда были присущи многим «покорителям Сибири» – от казаков-первопроходцев до тех руководителей, которые продвигали идею строительства Транссибирской магистрали и другие не менее грандиозные проекты (часто опережающие свое время на многие десятки лет – см. работу И.И. Серебренникова), строили БАМ – они «смотрели» гораздо дальше того времени, в котором жили и творили¹.

В русле обсуждаемых вопросов весьма убедителен опыт Китая, который сумел в сжатые сроки сформировать транспортный каркас огромной территории на основе различных видов транспорта, давший мощный толчок ее развитию (статья С.Н. Леонова и Е.А. Заостровских). Главный урок вполне очевиден: в корне успеха – активное участие государства, причем не только и не столько как инвестора, сколько в качестве арбитра и регулятора процесса реализации стратегических приоритетов (статья А.В. Котова).

С этой точки зрения чрезвычайно важным представляется детальный учет всех аспектов создания и развития новых объектов транспортной инфраструктуры, особенно имеющих межрегиональное значение (статья А.Н. Пилясова и Б.В. Никитина). При этом необходимо принимать во внимание не только природно-ресурсный

¹ *Серебренников И.И.* Записка об экономическом положении района железной дороги Иркутск – Жигалово (Усть-Илга), вероятном грузообороте этой ж.д. и о продолжении ее до г. Бодайбо. Иркутск: Иркутское городское Общественное Управление; Паровая типография И.П. Казанцева, 1912. 202 с. + Прил.

Федоров М.П. Экономическое положение Сибирской Магистрали / Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия для всестороннего изучения железнодорожного дела в России. СПб: Общественная Польза, 1912. 65 с.

Хобта А.В. Михаил Иванович Хилков и Сибирская железная дорога. М.: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2021. 512 с.

Червинский П.П. Южно-Сибирская железная дорога. Район Южно-Сибирской железной дороги в экономическом отношении. СПб: Типография акционерного о-ва Альфа, 1913. 496 с. + 30 л. ил.

или геостратегический потенциал территории, но и масштаб, и потенциал тех «смежных» научно-технологических проблем, которые могут обеспечить значительный синергетический эффект. Хрестоматийный пример – создание транспортных инфраструктурных проектов в границах определенных экономических коридоров (широких настолько, чтобы обеспечить эффективное функционирование различных видов транспорта).

Безусловно, реализация подобных проектов – прерогатива государства, и это чрезвычайно сложная задача. Причем, как показывает опыт СССР, даже в рамках системы централизованного планирования ее не всегда удавалось решить. Так, например, при сооружении первого магистрального газопровода из Западной Сибири в европейскую часть страны «в июле 1970 г. прибыла первая партия труб из ФРГ и уже могли начаться работы по прокладке первого трубопровода. Однако этому помешали... бездорожье и отсутствие железных дорог, по которым можно было бы доставлять на места строительства магистрали огромные трубы, произведенные компанией Mannesmann. Как планировалось Министерством газовой промышленности, газопровод прокладывался бы параллельно старой железной дороге... министерству пришлось решать, что выбрать: более длинный и более удобный маршрут, который потребовал бы использования дополнительных труб, или более короткий и менее удобный, который ухудшил бы логистику проекта. Учитывая дефицит труб, Мингазпром... отдал предпочтение более короткому из возможных маршрутов»².

Однако в результате коридор прокладки железной дороги не получил должного развития и после завершения начального этапа сооружения магистрального газопровода быстро пришел в негодность – железная дорога в тот момент не имела сколь-нибудь значимого приоритета. Сегодня же в различных стратегических документах по развитию железнодорожного транспорта поднимается вопрос о необходимости сооружения Северного широтного хода, трасса которого совпадает на начальном этапе со старой железной дорогой...

«Транспортная недоосвоенность» значительной части территории нашей страны настоятельно диктует необходимость формирования и реализации новых масштабных инфраструктурных проектов, особенно – на Севере и Востоке азиатской части РФ. Базовым условием их организации видится кооперация (взаимодействие) всех заинтересованных сторон – не только государства и крупного бизнеса, но и регионов, муниципалитетов, местных сообществ. А стратегической целью – не только и не столько ускоренный выход на рынки Юго-Восточной Азии, сколько создание условий для устойчивого и уверенного развития Отечества.

Главный редактор журнала,
академик РАН



КРЮКОВ В.А.

² Хогселлус П. Красный газ: Россия и возникновение энергетической зависимости Европы // Пер. с англ. А. Белых; под науч. ред. А. Белых. М.: Дело, 2024. 536 с.