

## «Страна возможностей необычайных»

Развитие Сибири и Дальнего Востока напрямую связано с будущим России, с ее местом в современном мире.

За длительный период подходы к освоению этой обширной территории не раз менялись. Поначалу движущей силой была пассионарная энергия тех, кто, преодолевая трудности, двигался «встречь солнцу» в поисках ясака и меха, затем эта энергия поддерживалась усилиями государства – строительство Великой Сибирской железной дороги не только приблизило границы империи, но и создало условия для широкого развития предпринимательства и творческих возможностей.

Далее в рамках системы централизованного планирования и управления наступил период «управляемой и организованной инициативы». В условиях нараставшего противостояния разных социально-политических систем были сформированы новые индустриальные центры и производства – горнодобывающая, лесная, военно-промышленная и рыбохозяйственная отрасли. В жертву ускоренному развитию были принесены не только пассионарии, но и все более или менее склонные к самостоятельной экономической деятельности люди.

Последний процесс «зашел» так далеко, что даже «радикальные экономические реформы» не помогли «клонировать» утраченные гены самостоятельности и, что не менее важно, сопричастности своего дела с будущим того места, где оно реализуется. Визуальный образ отсутствия такой сопричастности – бурно растущие современные города на другом берегу Амура и по другую сторону границы с Китаем, которые уже просто нельзя сравнивать с тем, что на «нашем» берегу.

Причина успехов Китая – в соединении стремления отдельных людей к лучшей жизни и самореализации с политикой государства в решении кардинальных экономических и политических проблем (таких, например, как закрепление за собой занимаемой территории).

Может быть, это наша особенность – необходимость всепроникающего и обезличивающего присутствия государства? Нет, как показывает история, до «построения основ социалистической экономики» удавалось находить хрупкое равновесие между государством и человеком (точнее, тем сообществом, в котором он жил). Цена «ускорения» в XX веке – утрата человека как активного и творческого участника и инициатора экономической жизни.

Вряд ли можно передать такое понимание лучше, чем это сказано языком русской литературы. К числу писателей, которым удалось блестяще выразить это ощущение, принадлежит А.П. Клягин. В своей книге он так представил взгляд на развитие востока России устами одного из попутчиков его первой поездки на Дальний Восток. «...В вагоне он снял пальто; я увидел боевого генерала (по орденам) слегка мужиковатого типа, с умным открытым лицом... Оказался он атаманом Амурского казачьего войска, не наказным, выборным; возвращался из Петербурга домой, на Амур... Сибирь он считал выше всех стран, а лучшей частью – Амур и его казачество...

---

Клягин Александр Павлович по окончании Петербургского технологического института работал на строительстве линии Красный Кут – Астрахань Рязанско-Уральской железной дороги. В 1910–1912 гг. служил на строительстве Великой Сибирской дороги. Затем переведен в Петербург в МПС, откуда командирован за границу для наблюдения за усовершенствованиями железнодорожной техники. С началом первой мировой войны А. Клягин из Бельгии пешком добрался до Парижа и вернулся в Россию. Там был назначен на стройку Мурманской железной дороги, после ее окончания в 1916-м отправлен в Англию и Францию и, застигнутый революцией, навсегда поселился во Франции. И. Бунин, увлеченный живыми рассказами о его удивительной жизни, настоял на том, чтобы он написал и опубликовал свои воспоминания. См.: *Клягин А.П.* Страна возможностей необычайных: Рассказы/Предисловие И.А. Бунина; подготовка текста, комментарии и предисловие А.В. Блюма. – Новосибирск: Свинья и сыновья, 2010. – 376 с.; Репринт издания: *Клягин А.* Страна возможностей необычайных / Предисловие И. Бунина. – Париж, 1947. – 254 с. И.А. Бунин отмечал: «...насколько этот русский американец все же остался прежде всего русским человеком и каким крепким русским духом, складом и ладом полны его богатые повествования...» (*Клягин А.П.* Указ. соч. – С. 8).

---

...Если говорить о народе свободном, демократическом, то сибиряк – первый человек на свете! Никогда сибиряк не знал ни рабства, ни крепостного права, ни борьбы классов, ни распри религий. У нас все всегда были свободны, равны. Никто никого не притеснял ни из-за земли, ни из-за веры... И каждый, кто захочет и кто того стоит, может стать и богатым, и счастливым – работой только да преуспевай!.. Одна беда у нас, это Петербург! – вздохнул генерал. – Создали господа ученые историю покорения Сибири, все русские и привыкли смотреть на нее, как на пустыню, как на дикую страну, а на себя – как на ее благодетелей. Они-де ей помогают, населяют ее переселенцами да ссыльными каторжанами, пекутся о ней. Так-то оно так, да не совсем!».

Современные заботы государства о развитии Дальнего Востока во многом исходят из новой геополитической реальности – стремительного роста экономики Китая. Экономическая и политическая мощь огромной по численности населения страны, объективно испытывающей потребности и в расширении территории, и в сырье и материалах для промышленности, вызывает как опасения, так и надежды – на возможность кооперации и привлечения инвестиций на восток России.

Увы, как красноречиво показывают материалы данного номера журнала – надежды слишком отличаются от скромных реалий. В лесной отрасли взаимоотношения российской и китайской сторон «имеют характер однонаправленного движения» (статья Н.Е. Антоновой), а меры по выпуску продукции с повышенной добавленной стоимостью приводят к обратному: Дальний Восток теряет свою долю на рынке Китая. Среди причин – отсутствие системы мер в сфере лесопользования в России в целом (чем иначе можно объяснить обнуление пошлин в Канаде и даже в Новой Зеландии?!). В сфере транспортного взаимодействия также «отсутствуют примеры успешно реализованных значимых проектов» (статья А.Б. Бардаль). Китай активно защищает свой рынок услуг по перевозке, хотя это противоречит условиям его членства в ВТО.

Более того, Дальний Восток и Байкальский регион становятся для Китая местами размещения экологически опасных производств. Природно-ресурсная ориентация

пограничных регионов ставит серьезный вопрос об «экологической цене» экономического роста (статья И.П. Глазыриной, И.А. Забелиной, Е.А. Клевакиной). При этом разрыв экономического потенциала приграничных районов России и Китая – уже больше чем на порядок (!).

Вызывает много вопросов и сотрудничество в энергетической сфере – экспорт электроэнергии не просто невыгоден, он может привести к межтопливной конкуренции энергоресурсов, поставляемых из России (статья О.В. Деминой). А вот проекты, в которых участвует Китай, прежде всего, разведка и добыча дефицитных минеральных ресурсов, от фосфоритов до золота и платины, как показывает мировой опыт, в рекламе не нуждаются.

В то время как Китай ставит амбициозные задачи по развитию на Северо-Востоке современного производства оборудования, центров технологического развития и инноваций (статья Н.В. Ломакиной), Россия декларирует, что «в ближайшее время регион не сможет конкурировать со странами АТР по выпуску продукции машиностроения».

Такой «невысокий полет» авторов программ и документов по развитию Дальнего Востока и Байкальского региона обусловлен непониманием современной экономики: это не разовые престижные проекты (как завод по выпуску СПГ на Сахалине или мост на о-в Русский), а формирование новой системы связей и взаимодействий и различных видов деятельности, обеспечивающих, в конечном счете, растущую отдачу от созданных активов.

Похоже, те, кто занимается этими проблемами, начинают понимать, что никто, кроме нас самих, их за нас не решит. Реализация проектов на Дальнем Востоке и в Байкальском регионе требует (как это видно из опыта группы «Петропавловск» по созданию железорудного кластера в Амурской области) скрупулезной и тщательной проработки всех связей и всех цепочек.

Нельзя не согласиться с коллегами из Института экономических исследований ДВО РАН и их лидером академиком П.А. Минакиром в том, что альтернативе «новой индустриализации», реализуемой и направляемой нами самими, просто нет. Китаю Северный морской путь интересен не только возможностью участия в освоении гипотетически колоссальных энергоресурсов Арктики, для КНР это – свободный транзит и свободная экономическая деятельность в международных водах «высоких широт». И Китай, и Япония (особенно в свете недавно объявленной поддержки санкций) имеют свой взгляд на проблему и реализуют собственные интересы в этой сфере.

Эффективное развитие приграничного сотрудничества в условиях нарастающего диспаритета экономических потенциалов стран, участвующих в нем, без раскрытия внутренней созидательной энергии и творческих возможностей человека – задача, не имеющая решения.