

Новые возможности пространственного развития Сибири

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

В статье раскрыты возможности преодоления в Сибири негативного влияния транспортного фактора за счет сокращения транспортных издержек и опережающего формирования транспортно-коммуникационной инфраструктуры, прежде всего коренной модернизации Транссиба. В разрезе основных широтных зон рассмотрены ключевые направления пространственного развития макрорегиона.

Ключевые слова: пространственное развитие, транспортные издержки, модернизация Транссиба, широтные зоны

Стратегия пространственного развития Сибири¹ должна в максимальной степени учитывать ее географические особенности и реалии, включая разнообразие и степень суровости природно-климатических условий, внутриконтинентальное макрорасположение, огромные расстояния и ограниченную транспортную доступность большей части территории, сочетание относительно обжитой Главной полосы расселения с малонаселенными северными районами.

Негативное влияние транспортного фактора

Удаленность Сибири от главных экономических центров европейской части страны остается сильным негативным фактором размещения и специализации хозяйства, расселения людей и пр.

Так, расстояния по железной дороге от Москвы до Тюмени и Омска превышают 2 тыс. км, Новосибирска, Кемерово и Томска – 3, Красноярска и Абакана – 4, Иркутска и Улан-Удэ – 5, Читы – 6 тыс. км. Такая удаленность, связанная с повышенными транспортными издержками, значительно усложняет хозяйственные связи Сибири с европейским центром, делая их в отдельных случаях практически невозможными (например, неэффективен

¹ В соответствии с общегеографическим подходом под Сибирью понимается обширный макрорегион России от Тюменской области с округами на западе до Республики Саха (Якутии) на востоке включительно, который занимает 9,69 млн км² (56,7% территории страны) и сосредоточивает 23,6 млн чел. (16,5% населения по переписи 2010 г.) .

вывоз из Восточной Сибири недорогих канско-ачинских углей). И даже использование выгод международного транзитного и соседского положения, прогрессивных способов транспортировки в виде маршрутизации и контейнеризации грузов на железнодорожном транспорте, строительства трубопроводов и высоковольтных ЛЭП пока не может полностью устранить действие фактора удаленности.

Средние расстояния между соседними городами вдоль Транссиба увеличиваются на восток в 2,8 раза: от 74 км (участок Тюмень – Байкал) до 208 км (Байкал – граница Амурской области), а размеры региональных центров уменьшаются: города-миллионники Новосибирск и Омск находятся в Западной Сибири, недавно к ним добавился Красноярск – самый западный из восточносибирских региональных центров; все города с населением свыше 500 тыс. чел. расположены западнее Байкала.

Удаленность от европейского центра сказывается также на увеличении потребительских расходов населения, что отчетливо видно при анализе межрегиональных различий розничных цен на импортные товары повседневного спроса². Например, самые низкие цены на фрукты, импортируемые в Россию через балтийские и черноморские порты, отмечаются на западе европейской части страны; при движении на восток в Сибирь цены устойчиво повышаются; в северном направлении – растут еще резче.

Итак, полноценное социально-экономическое развитие Сибири очень сильно сдерживается в настоящее время глубинным внутриконтинентальным положением макрорегиона и ограниченной транспортной доступностью большей части его территории. Преодоление этих барьеров позволит устранить один из главных «тормозов» общего роста экономики Сибири и открыть принципиально иные возможности ее пространственного развития.

Опережающее формирование транспортной инфраструктуры и сокращение транспортных издержек

Для Сибири характерна исключительно большая удаленность от незамерзающих морей и океанов, ведущих центров страны

² Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – Новосибирск: Академическое изд-во «Гео», 2008. – С. 110–121.

и мира и, соответственно, от основных рынков сбыта продукции, что определяет повышенный уровень транспортных издержек³. Ни в каких других индустриальных регионах и странах мира не приходится иметь дело с такими сверхдальними перевозками по суше, которые существенно снижают рентабельность работы, прибыльность и ценовую конкурентоспособность продукции основных производств и отраслей сибирской индустрии. К тому же преобладающая по площади северная часть Сибири из-за отсутствия круглогодичных путей и ограниченной транспортной доступности обречена нести запредельные транспортные расходы и пребывать в неблагоприятном социально-экономическом положении⁴.

Резкое ослабление негативного влияния транспортного фактора требует осуществления комплекса следующих стратегических мер экономического, институционального и организационно-управленческого характера, ориентированных, прежде всего, на всемерное сокращение транспортных издержек, улучшение транспортной доступности и повышение мобильности населения.

- Усиление роли государства в регулировании транспортных тарифов с ориентацией на их максимально возможное снижение. Необходима дифференциация тарифов по регионам и основным грузообразующим объектам с использованием сквозных льготных тарифов на перевозки из глубинных районов страны. Следует изучить целесообразность резкого снижения грузовых железнодорожных тарифов и последующего введения специальной формулы их повышения для того, чтобы предоставить предпринятиям Сибири время, необходимое или для более выгодной переориентации массовых грузопотоков на ближние связи, или для замены перевозимого многотоннажного сырья более транспортно-эффективной конечной продукцией.

- Строительство новых железных и автомобильных дорог через реализацию крупных инвестиционных транспортных проектов на принципах государственно-частного партнерства. На наш взгляд, в первую очередь надо построить менее затратные новые линии, соединяющие с железнодорожной сетью

³ Безруков Л. А. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – С. 237–247.

⁴ Безруков Л. А. Транспортно-экономические барьеры в развитии Сибири // ЭКО. – 2012. – №7. – С. 56–73

страны региональные центры – Якутск, Кызыл, Горно-Алтайск и Ханты-Мансийск. Очередность осуществления других, более затратных проектов, намеченных «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года» и «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», следует определить на основе более тщательной оценки.

- На население сибирских регионов следует распространить целевую финансовую поддержку из федерального бюджета для компенсации повышенных транспортных издержек (аналогично практике, сложившейся применительно к регионам Дальнего Востока). Такая поддержка – необходимая социальная мера, направленная на ослабление невыгодных последствий удаленного положения Сибири и Дальнего Востока от столицы и более комфортных (в том числе приморских и курортных) районов европейской части России.

- Ускоренное развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры приморских и приграничных регионов. Речь идет как о наращивании портовых мощностей на всех основных морских выходах России – балтийском, азово-черноморском, мурманском и тихоокеанском – за счет реконструкции действующих и строительства новых морских портов, так и об их более удобном соединении с главными железнодорожными магистралями страны. Это позволит значительно снизить транспортные издержки сибирских грузоотправителей и грузополучателей при экспортно-импортных операциях.

- Постепенная замена экспорта сырья и полуфабрикатов вывозом транспортабельной конечной продукции. Для стимулирования углубления переработки сырья следует разработать целый пакет соответствующих нормативно-правовых документов.

- Возобновление транзитных перевозок по Северному морскому пути потребует коренной реконструкции всей его инфраструктуры, совершенствования тарифной политики, закрепления суверенитета России над Севморпутем с использованием его для международного судоходства в рамках юрисдикции РФ и по российским правилам плавания, прокладки новых высокоширотных глубоководных маршрутов и, соответственно, применения более мощных ледоколов и судов повышенной ледопроемкости.

Пока, несмотря на усиленное внимание к развитию транспорта, предпринимаемые меры нельзя назвать успешными, так как зачастую они исходят из недостаточно системного видения проблемы. Так, в 2013 г. Правительством РФ утвержден инвестиционный проект «Развитие Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей» стоимостью 562 млрд руб., который предусматривает увеличение суммарной пропускной способности этих дорог на 25 млн т грузов к 2025 г. Однако вызывают вопросы долгие сроки реконструкции и модернизации магистралей, их неконкурентоспособность в сравнении с морским транспортом, низкая конкурентоспособность в сравнении другими транзитными железнодорожными трассами, прежде всего выходящими из Китая, недостаточно высокие скорости железнодорожных составов и т.д. Сейчас нагрузка на главные железнодорожные магистрали Сибири подошла к своему физическому пределу, оцениваемому в 112,5 млн т по суммарной пропускной способности Транссиба и БАМа, и увеличение этой способности всего на 25 млн т является лишь временным решением проблемы.

Необходима кардинальная модернизация Транссиба с помощью прорывных технологий с созданием на его базе высокоскоростного евразийского транспортного коридора, обеспечивающего дешевизну и производительность перевозок, сравнимую с морскими. По имеющимся оценкам⁵, только эстакадный вариант Транссиба способен обеспечить действительно высокую скорость следования поездов и безопасность движения (без пересечения на одном уровне других путей, городов и пр.). Это позволит резко снизить железнодорожные тарифы (до уровня фрахтовых ставок морского транспорта), сократить транспортные издержки и стоимость перевозок, создав заметную конкуренцию морскому транспорту. При этом эстакадный вариант Транссиба будет специализироваться главным образом на скоростных контейнерных и пассажирских перевозках, а ныне действующий наземный вариант (в реконструированном виде) – в первую очередь на грузовых. Сохранение действующего наземного варианта исключает также проблемы, сопутствующие обычно организации высокоскоростного движения, которые заключаются в том,

⁵Краснов М. А. Поиск новых транспортных стратегий России // Транспортная стратегия России (план-проект) . – Новосибирск, 2003. – С. 717–723.

что приоритет в выполнении магистралью транзитных функций серьезно ухудшает обслуживание прилегающей полосы и наносит ущерб функционированию многих связанных с железной дорогой поселений.

Результатом модернизации Транссиба станет экономическое «приближение» Сибири к ведущим центрам страны и мира, морским и океаническим портам и устранение тем самым одного из главных тормозов развития. Увеличение пропускной способности Транссиба будет сопровождаться ростом объемов перевозок, грузо- и пассажирооборота, созданием благоприятных условий для более тесной хозяйственной консолидации и развития прилегающих к сверхмагистрале сибирских регионов. Россия и, прежде всего, регионы Сибири должны гарантированно получать ощутимые доходы от выполнения функций транспортного моста между Западной Европой и Восточной Азией. Для реализации проекта потребуется серьезная проработка его технико-экономических и финансовых аспектов.

Особенно важен данный мегапроект для пространственного развития Сибири, поскольку следует ожидать сильнейшее мультипликативное общеэкономическое и социальное воздействие модернизированного Транссиба на прилегающую обширную полосу. В ее пределах располагаются наиболее освоенные, обжитые и заселенные районы Сибири, условия и возможности которых принципиально не отличаются от среднероссийских. Сооружение сверхмагистрале закрепит за южным широтным поясом макрорегиона статус территории, приоритетной для мощного комплексного развития.

Юг Сибири: новая стратегия развития

Ключевые направления развития основных широтных зон макрорегиона – Юга, Ближнего Севера, Дальнего (Крайнего) Севера (включая Арктическую подзону)⁶ – во многом различны.

Наиболее освоенная и заселенная южная часть макрорегиона, прилегающая к Транссибу (*Юг Сибири*), входит в Главную полосу расселения России, где плотность населения, как правило, превышает 1 чел./км². В Сибири данная полоса имеет

⁶ Дальним Севером следует считать районы, официально отнесенные к «районам Крайнего Севера», а Ближним – все остальные, «приравненные» к последним, северные районы.

вид неширокой ленты, протянувшейся с запада на восток вдоль Транссиба. Широтная зона «Юг» занимает 19,9% территории Сибири, но концентрирует 79,9% ее населения. Районы этой зоны охвачены сетью железнодорожных магистралей и круглогодичных автомобильных дорог, имеют крупные городские агломерации и города. Здесь расположены все девять крупнейших городов Сибири (с численностью населения более 500 тыс. чел.) и 12 больших городов (100–500 тыс. чел.).

Обжитой и освоенный Юг Сибири, обладающий сравнительно комфортными природно-климатическими условиями и расположенный в срединной части России, выполняя функции ее стратегического территориального резерва, должен стать мощным плацдармом для новой индустриализации макрорегиона и всей страны за счет развития крупных комплексов перерабатывающих производств, интенсивного сельского хозяйства, передовых транспортных и энергетических систем. Именно здесь имеются в больших количествах такие все более дефицитные для многих стран и регионов «иммобильные» ключевые ресурсы человечества, как пресная вода и земля («жизненное пространство»).

Для закрепления и привлечения населения необходимо в первую очередь обеспечить рост уровня его жизни выше среднего по стране с помощью повышения районных коэффициентов и процентных надбавок к заработной плате, приближения социально-инфраструктурной обеспеченности и комфортности проживания к лучшим отечественным и зарубежным стандартам.

Ключевое направление роста эффективности экономики – углубление переработки сырья (в том числе добываемого в северных районах) путем организации конечных переделов в нефте- и газохимической, металлургической, лесной, угольной, химической и других отраслях. В результате формирования перерабатывающих производств – верхних «этажей» сырьевых комплексов – основное значение приобретают не расширение масштабов эксплуатации сибирских природных ресурсов, а глубина и завершенность их переработки, что будет означать общую прогрессивную структурную перестройку экономики. Это позволит не только избежать многих затратных перевозок, но и диверсифицировать индустриальный комплекс, увеличить конкурентоспособность и число видов выпускаемой продукции, а также эффективность и стабильность работы предприятий,

повысить занятость населения и степень самодостаточности региональных хозяйственных комплексов, усилить комплексность использования сырья.

При детализации пространственного развития целесообразно учитывать тяготение хозяйственно-расселенческих структур Сибири к главным транспортным магистралям, с одной стороны, и важнейшим городам и городским агломерациям – с другой. Можно уверенно прогнозировать дальнейший рост концентрации населения и хозяйства в региональных центрах и городских агломерациях, лежащих на Транссибе и его ответвлениях. В обозримой перспективе будет, очевидно, прирастать население всех региональных центров Юга Сибири и формирующихся здесь агломераций. За счет их демографического роста следует ожидать определенной стабилизации общей численности населения южного пояса.

Все четыре существующих в южном широтном поясе ТПК – Кузбасский, Центральнo-Красноярский, Саянский и Иркутско-Черемховский – должны сформировать более совершенную производственную структуру в первую очередь за счет углубления переработки сырья и полуфабрикатов путем организации конечных переделов на уже созданной индустриальной базе. Другое направление состоит в том, чтобы организовать конечные переделы из сырья, которое будет поступать из северных районов Сибири (например, реализуемый проект Яйского нефтеперерабатывающего завода в Кузбасском ТПК, планируемое создание крупного газохимического комплекса в Саянске и Ангарске Иркутско-Черемховского ТПК и др.).

В связи с размещением десятков новых промышленных предприятий «второе дыхание» получит целый ряд городов и поселков, находящихся вне рамок ТПК и агломераций, главным образом, на Транссибе. Речь идет, например, о строительстве алюминиевого завода в Тайшете Иркутской области, завода по выпуску целлюлозы в Амазаре Забайкальского края, машиностроительных производств в городах Алтайского края, Омской и Кемеровской областей и др. В худшем положении остаются монопрофильные городские поселения, а также города и поселки, уже утратившие значительную часть промышленных функций и существующие преимущественно как местные организующие центры.

В южном поясе большие перспективы имеет развитие сельского хозяйства и агропромышленного комплекса в целом. Во-первых, восстановление и подъем сельского хозяйства обеспечат продовольственную безопасность всей Сибири за счет продукции растениеводства и животноводства. Во-вторых, при условии снижения железнодорожных тарифов резко возрастет эффективность производства высококачественной пшеницы на экспорт, что позволит создать в ряде регионов крупные специализированные хозяйства по ее интенсивному выращиванию.

В то же время, если не предпринимать адекватных мер, в застойном положении окажется отдаленная сельская периферия, где могут усилиться процессы потери населения, исчезновения деревень, забрасывания пахотных земель. В зависимости от остроты социально-экономической ситуации для поддержания и сохранения существующей системы сельского расселения потребуется реализация различных инвестиционных и дотационных программ, что позволит в целом избежать нежелательного «сжатия» интенсивно освоенного и заселенного пространства на юге Сибири.

Север Ближний, Север Дальний: проектное освоение

Ближний Север – это территории к северу от Главной полосы расселения и частично – труднодоступные горные местности южнее указанной полосы с более суровыми природно-климатическими условиями, хотя и находящиеся в относительной близости от основной железнодорожной сети. Эта зона занимает 18,5% территории Сибири, где проживает 12,7% ее населения. Здесь представлено лишь пять больших городов, а крупнейших, как в предыдущей зоне, нет. Эта зона, отличающаяся более суровыми природно-климатическими условиями, нуждается в выборочном, проектном освоении ресурсов, требует в большинстве случаев предварительного улучшения транспортной доступности, определения наиболее рационального способа расселения и организации здесь хозяйственной деятельности – на базе постоянных или вахтовых поселений. Для эффективного освоения необходимо упорядочить северное законодательство, привести систему районных коэффициентов и процентных надбавок к заработной плате, северных гарантий и компенсаций

в соответствие с уровнем затрат на Севере, обеспечить их предоставление вне зависимости от принадлежности к бюджетной сфере или к частному бизнесу.

На Ближнем Севере сложились крупнейший Среднеобский ТПК и меньший по индустриальной мощи Братско-Усть-Илимский ТПК. В 2000-е гг. в стадию активного формирования перешли еще два ТПК – Нижнеангарский в Красноярском крае и Верхнеленский в Иркутской области. Применяемые в них методы и способы освоения принципиально различны: Нижнеангарский комплекс формируется на базе создания постоянных поселений, Верхнеленский – главным образом временных вахтовых. Если в Нижнеангарском ТПК получают развитие несколько промышленных центров – Лесосибирский, Новоангарский, Раздолинский, Мотыгинский, Богучанский, Кодинский, Таежно-Карабульский и др., то в Верхнеленском ТПК наибольшие шансы роста имеют только Усть-Кут и Магистральный, а добыча нефти и газа будет по-прежнему осуществляться вахтовым способом.

На Ближнем Севере доминируют две формы хозяйственно-расселенческих структур: очаговые, характерные для городского расселения на базе горнодобывающей промышленности, и дискретно-линейные – изреженная сеть поселений вдоль железных дорог и судоходных рек. И хотя приуроченность хозяйства и населения к транспортным магистралям в будущем принципиально не изменится, но ожидать формирования новых городских поселений на базе планируемых железных дорог не приходится. Так, при условии строительства Северосибирской магистрали наиболее реально укрепление уже существующих городов и поселков на выгодных пересечениях железнодорожных и водных путей (Нижнеартвовск и Стрежевой на Оби, Белый Яр на Кети, Лесосибирск на Енисее, Богучаны, Кодинск и Усть-Илимск на Ангаре). Тем не менее при увеличении численности населения в развивающихся промышленных центрах демографические ресурсы обширных периферийных районов Ближнего Севера, скорее всего, будут сокращаться.

Дальний Север – огромные малообжитые таежные и тундровые пространства к северу от зоны Ближнего Севера, а также ряд наиболее труднодоступных горных районов юга. Он зани-

мает 61,6% всей площади Сибири, где проживает всего 7,4% ее населения. Районы этой зоны, как правило, лишены наземных круглогодичных видов сообщений, это периферийные территории с экстремальными природно-климатическими условиями, преимущественно экстенсивными видами хозяйства, редкой сетью поселений и громадными незаселенными ареалами (плотность населения – менее 1 и даже менее 0,1 чел./км²). И несмотря на это, здесь имеется четыре больших города.

Стратегия его пространственного развития должна строиться с учетом тех основных особенностей этой громадной территории, которые резко удорожают ее освоение, снижают эффективность хозяйственной деятельности и инвестиционную привлекательность (суровость и даже экстремальность природно-климатических условий, мало- и неблагоприятные условия для проживания населения, низкая и крайне низкая степень хозяйственной освоенности и плотности заселения, труднодоступность из-за отсутствия круглогодичных путей и возможностей поддержания устойчивых связей с «Большой землей»). Определенным исключением в транспортном отношении являются лишь часть примыкающих к железным дорогам районов Ямало-Ненецкого автономного округа и Республики Саха (Якутии).

На Дальнем Севере формы расселения и хозяйства в меньшей мере, чем на Ближнем Севере, представлены очаговыми структурами (районы газодобычи в Ямало-Ненецком округе, ареал Норильска, Мирнинский алмазодобывающий район и некоторые другие). Здесь господствуют линейно-дискретные структуры, которые вследствие чрезвычайной разреженности сети поселений выглядят очень точечно. В основе этих структур лежат почти исключительно крупные судоходные реки с их приморскими и устьевыми участками.

Еще одна отличительная черта Дальнего Севера Сибири – это то, что свыше 93% его территории занимают административно-территориальные единицы и муниципальные образования, сложившиеся на основе этнического принципа (Ямало-Ненецкий автономный округ, Таймырский и Эвенкийский муниципальные районы, Республика Саха, районы Республики Тывы). Поэтому при освоении ресурсов Дальнего Севера должны в полной мере учитываться интересы коренных народов, обеспечиваться

благоприятные условия традиционного природопользования и функционирования сложившихся систем расселения.

На Дальнем Севере Сибири сформировалось четыре ТПК – Северо-Тюменский, Норильский, Западно-Якутский и Южно-Якутский, которые в ближайшие десятилетия продолжат свое развитие и укрепят транспортные связи с «Большой землей». Они имеют развитые очаговые системы расселения, включая современные благоустроенные большие, средние и малые города, и на деле доказали свою значимость и эффективность. Тем не менее при дальнейшем формировании комплексов их системы расселения должны в большей мере предусматривать сочетание стационарных и вахтовых населенных пунктов.

В зоне Дальнего Севера за пределами существующих ТПК следует вести исключительно выборочное (точечное) освоение с ориентацией лишь на самые эффективные проекты. Таким мегапроектом является, например, формирование мощного Восточно-Сибирского нефтегазового комплекса экспортной направленности в южных районах Эвенкии Красноярского края, на севере Иркутской области и юго-западе Якутии.

Частью зоны Дальнего Севера Сибири является Арктическая подзона, куда обычно включаются высокоширотные абсолютно дискомфортные территории, прилегающие к Северному Ледовитому океану (включая и его острова). В перспективе в этой подзоне предполагается формирование нескольких акваторри-ториально-производственных комплексов (АТПК) – Ямальского, Норильско-Туруханского, Таймырского, Северо-Якутского. Пилотный проект, позволяющий отработать подходы к освоению замерзающих акваторий и побережий морей, – это начавшееся формирование Ямальского АТПК как части Северо-Тюменского ТПК. Учитывая беспрецедентный, по меркам современной России, объем требуемых инвестиций, в ближайшие 10–20 лет будет, очевидно, преждевременным какое-либо массовое освоение природных ресурсов в других планируемых АТПК.

Помимо упорядочивания северного законодательства (как и для предыдущей зоны), для Дальнего Севера необходимо закрепить в соответствующих нормативно-правовых актах следующие принципы территориальной политики: максимальное использование при реализации проектов нового освоения

инфраструктурного и кадрового потенциалов уже имеющихся населенных пунктов; приоритетность вахтово-экспедиционного способа и внутрирегиональной вахты перед межрегиональной; повышение миграционной мобильности населения северных городов путем сочетания административных методов регулирования с корпоративными методами отказа от избыточного и неквалифицированного труда; государственная поддержка населенных пунктов, специализирующихся на административных, природоохранных, геологоразведочных, научно-исследовательских, пограничных и оборонных функциях, а также на этновоспроизводственных функциях в отношении коренных малочисленных народов⁷.

Таким образом, разработка стратегии пространственного развития Сибири должна в максимально возможной степени учитывать такую особенность ее территориальной структуры хозяйства и населения, как широтная зональность⁸. При этом преодоление характерных для Сибири транспортно-экономических барьеров не нужно рассматривать как решение одной лишь узкоотраслевой транспортно-коммуникационной проблемы. На самом деле это позволит решить те коренные для Сибири вопросы, которые открывают новые возможности ее пространственного развития и затрагивают по большому счету (с учетом всей цепи причинно-следственных связей) основы эффективности хозяйства макрорегиона и всей страны.

⁷ *Артеев А. В., Неелов Ю. В.* «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу»: преемственность и инновации // Траектории проектов в высоких широтах / Председатель ред. совета Ю. В. Неелов. – Новосибирск: Наука, 2011. – С. 337–366.

⁸ *Крюков В. А.* Куда дрейфуют континенты? // ЭКО. – 2013. – №2. – С. 2–4.