

Провинциал и Альбац. Как Сергея Тена позвали в приличное общество и что из этого вышло

Признаться, слушать "откровения" Сергея Тена в прямом эфире "Эха Москвы" было стыдно.

Так неконкретно, непрофессионально, упрощенно рассуждать о глобальных стратегических понятиях пристало депутату сельсовета, но никак не Госдуме.

Впрочем, читайте и наслаждайтесь сами.

Е.АЛЬБАЦ: Добрый вечер, я Евгения Альбац, и как всегда, в понедельник, я начинаю нашу программу, посвященную ключевым событиям недели, тем событиям, которые будут иметь влияние на политику ближайших недель и месяцев.

Конечно, главное событие сегодня – это трагедия в Волгограде, взрыв автобуса смертницей из Дагестана - 6 человек погибло, 30 ранены. Будем надеяться, что с ними все будет в конечном итоге благополучно. Мои соболезнования родственникам тех. Кто погиб и мои пожелания скорейшего выздоровления тем, кто оказался ранен. Об этом, конечно, «Эхо Москвы» будет много и подробно говорить, но сегодня тема нашей программы немножко другая.

Если судить по итоговым программам госканалов, то новость номер 1 – это ситуация в Сибири и на Дальнем Востоке. Информационную повестку создали мы с Игорем Ивановичем Сечиным. Глава «Роснефти» 18 октября сообщил, а на сайте компании появился текст меморандума между «Роснефтью» и китайской компании Эн-Пи-Си о создании совместного российско-китайского предприятия для целей разведки и добычи газа в Восточной Сибири. Ранее сообщалось, что Китай готов вложить в российские нефтегазовые активы до 10 млрд. долларов.

Надо заметить, что этот меморандум, подписанный между «Роснефтью» и главной китайской государственной нефтяной компанией – это продолжение чрезвычайного удачного, надо заметить, турне председателя Китайской народной республики, тов. Си Дзинь Пиня по ближнему зарубежью России, прежде всего, по республикам Средней Азии. И не далее как в конце сентября он подписал контрактов с Казахстаном, Киргизией, Узбекистаном и Туркменистаном на общую сумму 100 млрд. долларов. И все это, конечно, сырьевые ресурсы.

И там же тов. Си Дзинь Пин озвучил идею создания нового «Шелкового пути», экономического пояса, который должен связать Китай и Европу, но прежде всего, привяжет Среднюю Азию к Поднебесной.

И теперь Россия, похоже, входит в ту же самую колею. Китай объявлен нашим стратегическим партнером. Собственно, что это значит для Сибири и дальнего Востока, какие риски несет, не приведет ли это к тому, что край станет экономическим вассалом Китая - об этом мы будем говорить сегодня в студии.

В студии Владислав Иноземцев, политолог, доктор экономических наук, руководитель Центра исследования постиндустриального общества и автор книги «Сибирское благословение», которую он написал вместе с Валерием Зубовым, бывшим губернатором Красноярского края, - вчера ее прочитала, очень интересная книга.

Второй гость – Сергей Тен, исполняющий обязанности руководителя Сибирского межрегионального координационного совета партии «Единая Россия», заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту. Его отец. Юрий Тен, создал в крае одну из самых больших компаний, сейчас это называется ООО «Труд», раньше это было ЗАО «Труд», до 2012 г. Сергей Тен также имел свою долю в этой компании, сейчас, как я понимаю, в соответствии с законодательством, он передал управление, как он мне говорил до эфира, -

управляет компанией его мать.

И что замечательно, - что эта компания «Труд», я сегодня с ней знакомилась, - много занимается вопросами развития инфраструктуры этого края, что меня чрезвычайно серьезно интересует.

Сергей Юрьевич, сначала к вам вопросы – вы живете в Москве?

С.ТЕН: Я живу в Иркутске.

Е.АЛЬБАЦ: Как добираетесь из Иркутска в Москву?

С.ТЕН: Самолетом.

Е.АЛЬБАЦ: Прямым рейсом?

С.ТЕН: Безусловно.

Е.АЛЬБАЦ: Сколько стоит билет из Иркутска в Москву?

С.ТЕН: Бизнес-класса стоит в районе 60-70 тысяч рублей, соответственно, экономом, безусловно, дешевле - все зависит от времени, когда ты приобретаешь билет – можно купить за 12 тысяч, а можно и дороже.

Е.АЛЬБАЦ: Нет, за эти деньги вы не можете купить. Я понимаю, что вы не летаете эконом-классом, но некоторые люди в вашем регионе летают. Цена - 12-15 тысяч для пенсионеров и для студентов, это льготы, которые были предоставлены для льготников.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Нет, если купить заранее - это вполне возможно. 15 тысяч в одну сторону – вполне нормальная цена.

Е.АЛЬБАЦ: Я сегодня говорила с людьми из региона, из Хабаровска в Москву билет стоит 30 тысяч. Как вы думаете. Сколько стоит билет в Пекин?

С.ТЕН: Из Москвы?

Е.АЛЬБАЦ: Нет, из Иркутска – мы говорим про ваш край.

С.ТЕН: Я не могу сказать, что регулярно бываю в Пекине, за свою жизнь я там был, наверное, раза 3 – честно говоря, уже не помню, но думаю, что, наверное, так же.

Е.АЛЬБАЦ: Я сегодня посмотрела на цены. Из Иркутска в Пекин билет стоит от 12.684 рублей.

С.ТЕН: Примерно так же.

Е.АЛЬБАЦ: А знаете, сколько стоит из Иркутска в Хабаровск?

М.ТЕН: думаю, чуть подороже.

Е.АЛЬБАЦ: Примерно такая же цена. Из Иркутска в Красноярск даже поменьше – 11.850 рублей.

С.ТЕН: Понятно, там расстояние в районе тысячи километров.

Е.АЛЬБАЦ: А если вам надо добраться из Иркутска в Комсомольск-на-Амуре – как будете добираться?

С.ТЕН: Предполагаю, что с пересадкой через Хабаровск, либо через Владивосток - честно говоря, я не знаю, летают там или нет самолеты, но думаю, что скорее летают.

Е.АЛЬБАЦ: Из Комсомольска-на-Амуре вам легко прилететь в Москву – нет никаких проблем, поскольку там два аэропорта, причем, там совместное базирование с военными – в Москву очень легко, летают даже «Боинги», а вот к вам в Иркутск или в Хабаровск сейчас, когда было наводнение, было сделано несколько рейсов в неделю, а так вообще-то никак. Можно я еще раз спрошу - как вы поехали бы в Николаевск-на-Амуре?

С.ТЕН: Ну, может быть, поездом. До столицы субъекта самолётом, дальше поездом, либо междугородним автобусом.

Е.АЛЬБАЦ: И сколько бы добирались туда?

С.ТЕН: Честно говоря, я там ни разу не был, ориентируюсь по Дальнему Востоку и представляю, что это за город, но я там ни разу не бывал вообще, поэтому по времени затруднюсь ответить.

Е.АЛЬБАЦ: А в Охотске вам приходилось бывать?

С.ТЕН: Тоже не бывал. Но зато я бывал в Ахе, на севере Сахалина.

Е.АЛЬБАЦ: Я тоже там побывала. И как туда добирались из Иркутска?

С.ТЕН: До Хабаровска самолетом, и из Хабаровска летит самолет в Аху, можно через Южно-Сахалинск.

Е.АЛЬБАЦ: Беда заключается в том, что я сегодня разговаривала с Борисом Резником, моим давним коллегой по газете «Известия», сейчас он депутат Госдумы.

С.ТЕН: Мы знакомы с ним.

Е.АЛЬБАЦ: И я спрашивала Бориса Львовича, как он и куда добирается. Оказывается, что в Охотск нет никакой дороги. А пробили дорогу в Совгавань. А это то самое тихоокеанское побережье, о котором Владислав Леонидович пишет в своей книге, которое необходимо развивать.

Так вот пробили дорогу в Совгавань, но только она идет по каньонам, где 57 горных рек. Поэтому добираться туда – шею сломаешь. А среднемагистральные самолеты не летают. И пока не поставят на крыло «СуперДжет-100», очень трудно добираться. А знаете, как удобно добираться на Чукотку, например, из Хабаровска или Иркутска, - как вы думаете, как?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Пересадка через Магадан.

Е.АЛЬБАЦ: Еще?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Хотите сказать, через Аляску?

Е.АЛЬБАЦ: Нет, через Москву.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Ну, через Москву можно добраться из разных мест в разные места.

Е.АЛЬБАЦ: Вы представляет себе карту нашей огромной страны? Значит, надо в Иркутске или в Хабаровске, - предположим вам повезло, вы живете в Хабаровске, а надо вам на Чукотку – значит, вам надо полететь либо в Магадан, либо вы летите через всю нашу огромную страну за 30 тысяч рублей, примерно тысячу долларов стоит билет. В Сан-Франциско, например, билет из Хабаровска стоит 700 долларов, а в Пекин около 400 долларов.

Так вот вам надо долететь до Москвы, потом в Москве сделать пересадку и лететь на Чукотку. Я вас перестану сейчас мучать своими вопросами, и задам такой вопрос – вы знаете, как письма ходят из вашего края, из Сибири и Дальнего Востока – как письмо идет из Владивостока в Екатеринбург, например?

С.ТЕН: По времени, или каким образом?

Е.АЛЬБАЦ: Каким образом и сколько по времени это занимает?

С.ТЕН: Подозреваю, что достаточно долго - с учетом того, что у нас, наверное, как правило, перевозятся почтово-багажными поездами.

Е.АЛЬБАЦ: Нет, даже не самолетах – как идет письмо из Владивостока в Екатеринбург?

С.ТЕН: Предполагаю, что летают у нас, безусловно, самолеты из Владивостока в Новосибирск, столицу Сибирского федерального округа, ну и, соответственно, из Новосибирска в Екатеринбург.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Нет, наверняка через Москву.

Е.АЛЬБАЦ: Вынуждена вас расстроить, Сергей Юрьевич. Письмо из Владивостока сначала машиной везется на сортировочный пункт в Владивостока, откуда грузится на самолет. И письмо летит в Домодедово, Москву. А потом, из Москвы, летит в Екатеринбург. А знаете, как посылают письмо из Пекина? Они посылают во

Владивосток или из Гуанчжоу во Владивосток.

С.ТЕН: На самом деле я думаю, что это проблема не столько авиасообщения, сколько неэффективности работы «Почты России», безусловно, существующая логистика, даже при наших расстояниях и проблемах, о чем мы сейчас с вами говорим, безусловно, эту логистику можно и нужно оптимизировать.

Е.АЛЬБАЦ: Мы делали специальное расследование в журнале и делали карту – посмотрите, это очень любопытно. Владислав Леонидович, а почему все идет через Москву?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Думаю, что все объясняется достаточно просто. Дело в том, что после разрушения тех региональных авиалиний и вообще транспортных связей, которые существовали, практически сегодня та же «Почта России» работает под существующую транспортную инфраструктуру. «Почта России» не возит письма своими самолетами, как Д-Эй-Эл.

Е.АЛЬБАЦ: А вы в советское время были в этом регионе?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Я застал советское время очень немного – я в первый раз приехал в Новосибирск в 1986 году, был студентом 2 курса, на всесоюзную научно-техническую конференцию.

Е.АЛЬБАЦ: А я путешествовала по региону в советское время очень много. И я вам скажу – то, что вы называете региональные самолеты – это были «Аннушки», АН-2, это планерные самолеты, которые летали, только если была замечательная погода. А поскольку погоды, начиная с сентября, там не бывает, то он не летал.

Передвижения в регионе в Сибири и на Дальнем Востоке осуществлялось с помощью военных. Поскольку там везде стояли военные базы, то ты договаривался с военными, и на военных самолётах, вертолетах, военных катерах ты там путешествовал. Поэтому, как тогда не было там среднемагистральной авиации, так и сейчас ее нет, - это я вам скажу как человек опытный.

Кстати, попросила бы слушателей – я понимаю, что сейчас в Хабаровске, Иркутске, на Дальнем Востоке уже под утро.

С.ТЕН: В Иркутске - 1.20 ночи.

Е.АЛЬБАЦ: А в Хабаровске?

С.ТЕН: Плюс два часа.

Е.АЛЬБАЦ: Значит, 3.20. Но надеюсь, что нас кто-то слышит - пришлите нам СМС, сообщите, как путешествуете внутри края, внутри Сибири и Дальнего Востока в это время года и в какие деньги это обходится. Скажите, пожалуйста, если люди из Сибири и Дальнего Востока на самом деле не могут прилететь в европейскую часть, потому что это очень дорого, билет стоит из Хабаровска в Москву 30 тысяч, тысячу долларов. Как тогда у вас страна связана? А письма они вынуждены тоже пересылать через Москву. А внутри добраться друг до друга совершенно невозможно, особенно когда наступает непогода. Как страна связана между собой?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Вопрос риторический.

Е.АЛЬБАЦ: Как риторический? Хочу ответа.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Пожалуйста. Во-первых, я бы сказал, что страна наша хоть, может быть, в европейской части и на Урале имеет меньшие расстояния, но мобильность населения невелика нигде. Я бы не стал связывать единство России и какие-то наши экономические возможности только с точки зрения того, сколько времени нужно ехать и на каких видах транспорта из Красноярска в Хабаровск – все-таки это упрощенное понимание.

Страна связана историей, языком, экономическими обстоятельствами, общностью культур и многими другими факторами, которые нельзя недооценивать. Они, безусловно, базовые. Конечно, никто не спорит с тем, что транспортная инфраструктура нуждается в развитии и та же самая местная авиация нуждается в развитии – такие масштабные территории невозможно связать по земной поверхности.

Если мы посмотрим на ту же самую Аляску, мы увидим одну железную дорогу, которая идет от центра штата к побережью, и проекты Северо-арктической железной дороги, тоннеля под Беринговым проливом...

Е.АЛЬБАЦ: Там самолеты летают. Как собак нерезаных.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Именно так - 10.200 самолетов зарегистрировано только в одном штате, на Аляске - у нас такого нет во всей РФ по количеству.

Е.АЛЬБАЦ: 10.200 самолетов?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: 10.200 самолетов зарегистрировано на Аляске.

Е.АЛЬБАЦ: А у нас сколько?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Я не считал.

Е.АЛЬБАЦ: Сергей, вы не знаете. Сколько у нас зарегистрировано?

С.ТЕН: Ну, в Америке частная авиация развита не просто на порядок лучше, а на несколько порядков лучше, чем в нашей стране.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: И это дешевый и нормальный вариант связи страны. Я не могу сказать, сколько у нас зарегистрирован самолётов.

С.ТЕН: Если говорить по количеству взлетно-посадочных полос, аэропортов, там будут такие же цифры.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Абсолютно. Там порядка 300 действующих постоянно аэропортов в одном штате.

Е.АЛЬБАЦ: А вообще в США 15 тысяч аэропортов. А у нас знаете, сколько? Я в свое время разговаривала с Сергеем Недорослевым, который ратует за создание мелкофюзеляжной авиации и развитие аэропортов - 300.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Я знаю. На мой взгляд, не нужно ужасаться тому, что происходит, нужно просто разрабатывать программы и исправлять ситуацию. И этот вариант развития гораздо более экономный и эффективный, чем любые масштабные проекты г-на Якунина или сказки про те самые туннели под Беринговом проливом, или Северный морской путь. Это огромные, безумно дорогие проекты, которые, на мой взгляд, не приведут к эффективному хозяйствованию - ни по Северному морскому пути, ни по Транссибу. Мы не получим контроля даже не за 1-2% транзитных потоков между Европой и Азией.

Мы должны заниматься не транзитом между Китаем и Европой, мы должны развивать собственную страну, в которой Сибирь является неотъемлемой частью.

Е.АЛЬБАЦ: То есть, инфраструктурой в Сибири и на Дальнем Востоке.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Безусловно. Внутреннюю инфраструктуру для нужд населения, а не для компаний.

Е.АЛЬБАЦ: Я прочла в книге Владислава Леонидовича поразивший меня факт – что в крае – Сибирь и Дальний Восток – живет примерно 20% от всего населения России.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Ну, за Уралом.

Е.АЛЬБАЦ: За Уралом. И эти 20% населения дают 50% бюджета – правильно?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Поясню. Речь идет о следующем: когда мы считали цифры, мы исходили из того, что два налога дают 50 с лишним процентов федерального бюджета – это налог на добычу полезных ископаемых, львиная доля которых добывается за Уралом и второй налог – экспортная пошлина на газ и нефть, а они тоже на 90% добываются там.

Е.АЛЬБАЦ: И 75% российского экспорта тоже обеспечивает Сибирь. Правильно?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Если смотреть по добыче полезных ископаемых и долю в экспорте, и предполагать, что приблизительно равна доля от всей добычи, сибирской и несибирской, идет на экспорт – то да.

Е.АЛЬБАЦ: И у меня вопрос к Сергею Юрьевичу как к депутату и человеку, который унаследовал компанию «Труд», которая занимается, в частности, дорожным строительством в регионе. Как может быть, что регион, который производит 50% бюджета РФ, не имеет ни аэропортов, ни необходимых самолетов, чтобы люди могли общаться, не может дотировать билеты, чтобы люди могли из Хабаровска или Иркутска приехать в Москву?

С.ТЕН: Я бы хотел, с вашего позволения, вернуться к разговору по поводу писем. Еще раз хочу повториться - у вас написано, что «Почта России» работает неэффективно – с этим я абсолютно согласен. Но можно вам задать встречный вопрос – вы, сколько писем отправляете в год, пользуясь «Почтой России»?

Е.АЛЬБАЦ: На самом деле очень много. А как вы предполагаете это еще делать?

С.ТЕН: Ну, безусловно, сейчас люди в большей степени для личного общения пользуются интернетом. Хочу сказать, что коммуникации, связь на Дальнем Востоке и в Сибири развивается очень активно. Благодаря этому регионы связываются и делаются ближе друг к другу.

Безусловно, то, что касается - вот мы говорили про железные дороги, автомобильные, авиасообщение - согласитесь, что современные коммуникации 21 века, безусловно, прежде всего, предусматривают интернет. И возможность человеку общаться с другими людьми, находясь визуально и с помощью компьютеров, скайпа, и так далее – это сейчас все очень широко используется.

Что касается авиасообщения – я с Владиславом Леонидовичем абсолютно согласен – необходимо развивать малую авиацию, это важнейший фактор для стабильного развития регионов Сибири и дальнего Востока. Могу пример привести такой – в моей родной Иркутской области тоже была развита малая авиация, поскольку регион большой, и на протяжении десятков лет, после развала СССР, ряд аэропортов – Усть-кут, Усть-Илимск, Мама, - это я называю населенные пункты в Иркутской области, - которые стояли и не работали. Сегодня там самолёты полетели.

Безусловно, если мы будем сравнивать себя с ситуацией на Аляске, где тысячи частных самолетов существуют, там десятки и сотни малых авиакомпаний, - мы далеко от этого. Тем не менее, положительные изменения в этом направлении делаются, и мне кажется, это тоже важно.

Е.АЛЬБАЦ: Извините, мы сейчас должны уйти на новости и рекламу, и потом вновь вернемся в студию.

НОВОСТИ

Е.АЛЬБАЦ: Продолжаем программу. Сергей Юрьевич, я вас прервала – я вам задавала вопрос - если Сибирь и Дальний Восток производят такие колоссальные богатства для РФ, то почему сегодня, в 2013 году, мы говорим о том, что надо развивать инфраструктуру Сибири. Почему об этом сейчас идет речь, почему это уже не сделано?

С.ТЕН: Я могу сказать, что я патриот и Сибири и своей страны в целом, но при этом я хорошо понимаю, что когда в Сибири создавался весь индустриальный пояс, - ведь работала вся страна. И деньги тогда, в те времена, шли со всей страны для того, чтобы поднять экономику Сибири.

Что касается сейчас – да, у нас нефть, газ, другие ресурсы. Но при этом у нас есть регионы в стране, где нет газа и нефти, нет других ресурсов. И федеральный центр принимает решения, каким образом направлять и поддерживать эти ресурсы для других регионов. При этом могу сказать, что ключевая фраза в вашем вопросе – то, что сейчас вкладываются денежные средства для того, чтобы развивать инфраструктуру Сибири. И это так.

Сейчас на самом деле пришло время для того, чтобы укреплять страну за Уралом. И мы об этом говорим – о том, что направляются средства.

Е.АЛЬБАЦ: А что вкладывается, сколько и куда?

С.ТЕН: В частности, и в автомобильные дороги.

Е.АЛЬБАЦ: Построена очень хорошая дорога от Хабаровска до Комсомольска-на-Амуре - 400 километров – правильно? Всего за 4-5 часов можно добраться. А еще где?

С.ТЕН: Федеральная дорога «Лена» строится - Большой Невер-Якутск, дорога Чита-Хабаровск построена, реконструкция дороги проводится Хабаровск-Владивосток, Уссури. Серьезный ремонт – допустим, на территории Иркутской области, дорога Велюй-53 . Красноярск-Иркутск – достаточно много делается, хочу сказать.

Е.АЛЬБАЦ: В ответ на мое обращения стали поступать СМС. Из Питера до Ямало-Ненецкого автономного округа, поселок в райцентре, добираться в целом 5 дней, железной дороги нет, самолеты старые и дорогие. Добраться можно только на старом вертолете. Цена на двоих туда-сюда - 55 тысяч рублей.

Еще читатель напоминает, что посылки по интернету пересылать не удастся.

Летели летом до Томска. Билет до Москвы - 60 тысяч, эконом. От Москвы до Томска - 10 тысяч в одну сторону на одного человека – это в сезон отпусков. Зимой - на 50-70% дешевле, - Александр, Анадырь.

Вам напоминают, что бухгалтерские документы по России пересылаются только почтой – не получается все по интернету.

Еще тут про посылки, сколько они идут из США.

При пенсии 6.040 рублей за 40 лет стажа последние 12 лет доцент вуза – я вообще не путешествую, будучи невыездным на этом пожизненном поселении на сибирской каторге.

Чтобы долететь до Курил, люди часто ждут по нескольку дней неба в аэропорту. Буревестник – это аэропорт на Итурупе, по-моему?

С.ТЕН: Вы хорошо ориентируетесь по дальнему Востоку.

Е.АЛЬБАЦ: А меня не пускали в советское время за границу, поэтому я с рюкзаком обошла камчатку. Курилы – очень люблю их. Там я передвигался только с военными, никак иначе там передвигаться нельзя было.

С.ТЕН: Сейчас поменялась ситуация, приезжайте.

Е.АЛЬБАЦ: Владислав Леонидович, вы назвали книжку «Сибирское благословение» - почему?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: В значительной мере потому, что мы не оцениваем потенциал Сибири, ее возможности как скорее негатив – как это делают западные исследователи по отношению к России.

Е.АЛЬБАЦ: А почему западные исследователи оценивают это как негатив?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Мне сложно сказать, почему. Хотя многие из них говоря, что освоение хозяйственных пространств в столь тяжелых климатических условиях требует колоссальных финансовых и материальных ресурсов. Поэтому большая часть полезных ископаемых, которые там могут быть получены, неоправданно дороги.

На мой взгляд, это не совсем так, потому что сам тот факт, что Россия в последние годы успешно эксплуатирует огромные богатства зауральских территорий и живет фактически на этом и поднимается как экономика, показывает, что эти разработки вполне рентабельны. Более того, наши госкомпании делают на этом большие деньги, хотя их издержки постоянно растут. Если бы в сектор пришел частный бизнес, иностранный, в первую очередь, думаю, что издержки были бы ниже.

Но возвращаясь к вашему вопросу. На мой взгляд, Сибирь сегодня это уникальный в России регион, который сложился в ходе продолжительной колонизации еще во времена имперской России.

Е.АЛЬБАЦ: Безумно интересно читать ваши начальные главы.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: На самом деле это не мои изобретения, это хорошо известные факты. Но суть в том, что сегодня мы имеем огромную территорию, колонию в какой-то мере, которая была освоена героическими усилиями наших дедов и прадедов, и это их выдающаяся заслуга, и сегодня эта территория используется фактически таким же образом, как многие метрополии используют свои колонии в былые времена.

И пафос этой книги заключается в том, что для России катастрофически были бы любые разговоры, не говоря уже о реальных делах, связанные с потерей контроля над этой территории. Поэтому сегодня Россия сильно зависит оттого, насколько успешно развитие зауральской территории и поэтому в интересах Москвы сделать все возможное для того, чтобы это развитие было бы успешным.

Мне кажется, что сегодня, к сожалению, центральная власть недооценивает этот факт – она не может объективно перебросить ресурсы, потому что правильно говорит коллега – есть и другие территории, которые требуют большого финансирования. Мы не можем перебросить такие ресурсы, которые бы изменили ситуацию. И в этой ситуации, мне кажется, нужно скорее перестать забирать большую часть того, что мы забираем.

Е.АЛЬБАЦ: Там забирается примерно 33% от налогов, да?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Иногда даже меньше. То, что вчера заявил Шувалов – мне это было неприятно слышать, - он сказал, что модернизация России может начаться только в том случае, если цены упадут. Мне кажется, что желание падение цен на нефть глубоко опасно для страны. Потому что, конечно, первыми почувствуют это наши наименее защищённые граждане.

Гораздо правильнее было бы создать эффект падения цен. То есть, оставляя часть доходов в Сибири, создавая там инвестиционные фонды, финансовые возможности для местных региональных администраций, мы можем скопировать эту ситуацию - можем меньше отдавать в Москву, тем самым заставляя правительство модернизироваться. Но не просто потеряв эти деньги, а оставив их в части нашей собственной страны, что, на мой взгляд, было бы гораздо правильнее.

Мы сопоставляем инвестфонды Норвегии, Аляски и то, что происходит на территории – все сибирские регионы имеют дефицитные местные бюджеты в условиях такого богатства это совершенно невозможно.

Е.АЛЬБАЦ: Львиную долю забирает Москва?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Конечно.

Е.АЛЬБАЦ: Вот «Роснефть» заключила договор с китайской компанией, о том, что они создают совместную компанию, 51% будет у российской стороны, 49 – у китайской, - что они вместе будут инвестировать в Дальний Восток и Сибирь, что китайцы инвестируют 10 млрд., при этом, насколько я понимаю, есть принципиальная договорённость о том, что Россия будет поставлять нефть в Китай, контракт колоссальный на 25 лет, там сотни и сотни млрд. долларов.

При этом я сегодня разговаривала с целым рядом коллег края, спрашивала – откуда у вас идут товары? – Китай. Ширпотреб, электроника? - Китай. А Сибирь, помимо того, что дает из своих недр, что производит?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Производит много. Но проблема заключается в том, что ни Сибирь, ни вся РФ, сегодня не производят ни компьютеров, ни мобильных телефонов, ни электроники. И здесь не надо говорить, что Сибирь отстала, а мы передовые. Китай является в мировом масштабе глобальным производителем электронных товаров.

С.ТЕН: Они не только в Сибирь поставляют, они поставляют в США, Европу.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Проблема заключается не в экспансии Китая торговлей, проблема заключается в том, что вы назвали - потому что на самом деле «Роснефть» это катастрофическая беда нашей экономики, сибирской в том числе. Мы знаем, что «Роснефть» и «Газпром» имеют фактически безальтернативное право разработки на шельфе и в труднодоступных зонах Восточной Сибири.

За последние три года «Роснефти» и «Газпрому» было передано бесплатно, без конкурса, 29 месторождений, на которых не было начато никаких работ. Поэтому они зовут китайцев, потому что сами полные импотенты в разработке.

Е.АЛЬБАЦ: И, то есть, им были переданы, но они приглашают китайцев, чтобы они это разработали?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Да.

Е.АЛЬБАЦ: Тогда какой смысл китайцам будет оттуда уходить?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Я говорю не о китайцах, я спрашиваю, какой смысл передавать это «Роснефти»?

Е.АЛЬБАЦ: И какой?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Никакого. Укрепление позиций Игоря Ивановича.

Е.АЛЬБАЦ: То есть, это все подарки Путина Сечину?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Конечно. Абсолютно.

Е.АЛЬБАЦ: То есть, это интересы исключительно Сечина?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: А в случае с «Газпромом» - исключительно Миллера. Хочу сказать другое. Сибирь – это огромные богатства, которые можно и нужно эффективно разрабатывать частным образом. Экономика Сибири складывается как сугубо частная экономика. Но мелкие компании там не могут работать, иностранцы

вообще фактически отлучены.

Смотрите, что сегодня делает «Транссиб», например – он переводит основные товары - уголь и руда. Это занимает 40% перевозок. Якунин говорит: давайте расширим «Транссиб». А почему никто не говорит - давайте японцы, корейцы построят заводы в Иркутске, Улан-Удэ по переработке этой руды на этом угле? И ваш «Транссиб» получит половину дополнительно.

Е.АЛЬБАЦ: почему. Сергей Юрьевич, не построить там переработку?

С.ТЕН: Отойду чуть назад – что касается распределения доходов еще раз хочу сказать – я, как сибиряк, с этой позицией согласен. Согласен с тем, что все-таки регионам необходимо давать больше полномочий, и регионам и муниципалитетам. Но хочу сказать, что процесс этот идет. Может не так быстро, как хотелось бы, но он идет. И я могу сказать, что еще прошлая Госдума приняла решение о возврате региональных Дорожных фондов, у нас 1 января заработают муниципальные дорожные фонды. Это небольшой пример, но конкретный, каким образом из федерального центра передаются полномочия в регионы и муниципалитеты.

Что касается «Роснефти» и «Газпрома» - я не нефтяник, не газовик, но я каким образом понимаю эту ситуацию? Для России сырье это стратегический ресурс, это дает нам возможность более уверенно себя чувствовать на глобальном мировом рынке, который меняется – кто-то начинает усиливаться с точки зрения вооружений, кто-то еще что-то делает - в Китае количество народа увеличивается. У нас нефть и газ.

Поэтому я думаю, что политика руководства государства в том и заключается, чтобы с помощью нефти и газа позиция государства в мире была сильнее. И то, что касается привлечения китайских компаний к сотрудничеству – ну, нам нужны не только их инвестиции, нам нужны их рынки. В том числе, для нашей страны, для госкомпаний рынок Китая дает возможность на мировых рынках более балансировать четко. Поскольку если запад, например, говорит о том, что мы не будем покупать у вас ресурсы – тогда мы продадим их китайцам, соответственно, тогда с нами будут более конструктивно разговаривать, а не только с позиции силы.

Е.АЛЬБАЦ: Кто будет конструктивно разговаривать?

С.ТЕН: Страны запада те же, те же Штаты. Мы, таким образом, просто диверсифицируем свою экономику, в том числе.

Е.АЛЬБАЦ: Вас не смущает роль придатка Китая?

С.ТЕН: Я не считаю, что мы являемся придатком Китая. Вы задаете вопрос по поводу того, что поставляют они на российский рынок товары народного потребления - они точно так же поставляют и в США.

Е.АЛЬБАЦ: Конечно. Только у США есть «Эппл», а у нас нет.

С.ТЕН: Надо развивать. У нас другие вещи есть – мощная оборонка. Вы говорите, что есть в Сибири - в Иркутске мощнейшее современное предприятие, которое производит современнейшие самолеты, как для военных нужд, так и для гражданских.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Буквально два слова на эту же тему. Я согласен относительно того, что Россия сегодня это крупнейшая сырьевая держава, думаю, что мы еще долгие годы будем сохранять эту специализацию. И в этом контексте было бы хорошо, если бы мы становились более эффективными. И проблема заключается в том, - почему я имею претензии к нашим госкомпаниям? – только потому, что они не развивают свое производство.

Сегодня РФ добывает меньше нефти, чем РСФСР в 1989 году. Казахстан – посмотрите статистику.

Е.АЛЬБАЦ: Я у вас прочитала, что меня поразило, что мы больше продаем сырой нефти.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Я не об этом. Просто хочу сказать, что мы сегодня добываем меньше нефти, чем 25 лет назад.

Е.АЛЬБАЦ: А может, это и хорошо, не надо обнулять свои запасы?

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Может быть. Но если мы говорим про нашу энергетическую сверхдержавность, то надо иметь в виду, что Казахстан добывает в три раза больше нефти. Азербайджан – в три раза больше. Мы через 5 лет будем в Европу продавать меньше газа, чем Катар, который вообще не поставлял в Европу.

И весь вопрос диверсификации здесь глубоко вторичен. Мы реально теряем рынки не, потому что мы балансируем Китай против Европы, а потому что мы не можем конкурировать с Катаром, который давно поставляет сжиженный газ, который мы не можем сделать иначе как американскими и японскими силами на Сахалине. Мы проигрываем потому, что «Газпром» не хочет торговаться по цене с европейцами, а с китайцами может договориться. Поэтому это полная, извините меня, пропаганда – что мы хотим сбалансировать Китаем Европу.

Мы в Китай не продали ни одного кубометра газа, и никогда не продадим. Просто потому, что китайцы лучше купят ими собственный добытый газ в Казахстане, Туркменистане и в Узбекистане. И будут и дальше осваивать, как вы правильно сказали, эти территории, вода нас за нос.

Е.АЛЬБАЦ: Поразительно, насколько они вошли в Среднюю Азию.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Конечно.

Е.АЛЬБАЦ: Что ответите, Сергей Юрьевич?

С.ТЕН: Могу сказать, что насколько я понимаю, Владислав Леонидович имел в виду по поводу сжижения газа, то производство, которое работает сегодня на Сахалине. Но опять-таки, упоминая «Роснефть» я неоднократно в последнее время слышу о том, что «Роснефть» планирует построить свой собственный завод по сжижению газа на Сахалине. Поэтому я думаю, что не только Владислав Леонидович понимает эту проблему. Думаю, наши госкомпании тоже эту ситуацию понимают.

И думаю, что есть планы по изменению этой ситуации, поскольку это наша экономическая безопасность – мы должны, конечно, этот вопрос решать.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Только очень медленно. «Роснефть» обещала построить завод по переработке нефти, крупнейший НПЗ, на Дальнем Востоке. Еще Путин говорил в 2007 г., что в 2012 г. Он должен войти в строй. Пока он до сих пор проектируемый. Меня смущает то, что мы работаем очень медленно.

Е.АЛЬБАЦ: А почему? невыгодно, нет интереса?

С.ТЕН: Ну, видимо, пока по почте письмо дойдет до Владивостока...

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Может быть. Но в основном потому, что большие компании не видят реальной необходимости в переменах. Мы душим, в том числе по Сибири это хорошо видно, мелкий частный бизнес, который мог бы реально развивать эту территорию.

Мне кажется, что при такой гигантской территории и при таком обилии полезных ископаемых и прочих природных богатств, нужно мусульмане локализовать производство, развивать все там, где это выгодно и там, где люди понимают, как это делать эффективно.

Е.АЛЬБАЦ: Сергей Юрьевич?

С.ТЕН: Еще раз скажу, что у нас частные компании работают по добыче нефти, в частности. Есть компании на Сахалине, которые начали работать в направлении сжижения газа. В Иркутской области работают нефтяные компании, частные, из Якутии. Поэтому, что касается выхода на внешние рынки – это задача, прежде всего, государственная. Поэтому, наверное, здесь госкомпании должны идти вперед.

То, что мы говорим, что инерционность присутствует – безусловно. Безусловно, на том же Сахалине – почему на Сахалине? – потому что госкомпании посмотрели, как работают иностранцы, что они цепляются в какую-то тему и активно ее начинают развивать, в том числе потому, что в соответствии с соглашениями о разделе продукции и нашей законодательной базой, им невыгодно тянуть эту резину. Поэтому я согласен, что инерционность есть, и госкомпании должны активнее и быстрее шевелиться – это однозначно.

Е.АЛЬБАЦ: А почему «Роснефти» было передано 29 месторождений, а осваивать это будут китайцы? С точки зрения экономической безопасности насколько разумна эта мера?

С.ТЕН: Я уже об этом говорил – мы как-то по кругу ходим, на мой взгляд, мы заинтересованы не только в китайских инвестициях, мы заинтересованы в китайском рынке сбыта. Китай это огромная, мощная индустриальная страна, которая нуждается в сырье.

Е.АЛЬБАЦ: Мы заинтересованы в китайском рынке сбыта точно так же, как заинтересована Куба, на которой

они на шельфе добывают природные ископаемые, как Африка, которая практически колонизирована китайцами — именно с точки зрения полезных ископаемых. Вы в этот же ряд хотите поставить Россию?

С.ТЕН: Я не хочу поставить Россию в ряд с Кубой и Африкой, я говорю о том, что Китай находится рядом и для нас это возможность реализовывать свои ресурсы, использовать свое конкурентное преимущество.

Е.АЛЬБАЦ: Договорились. Как вы будете защищать экономическую безопасность Сибири и дальнего Востока, когда у вас рядом мощный сосед с населением миллиард 400 млн., которого вы собираетесь допускать осваивать эти 29 месторождений, потому что сами, как сказал Владислав Леонидович импотенты и сделать это не можете — как будете защищать?

С.ТЕН: Вы как-то обобщаете.

Е.АЛЬБАЦ: Я цитирую экономиста, который хорошо про это знает.

С.ТЕН: Во-первых, мне сложно судить - 29, 19 или 9 месторождений. Но я абсолютно убежден, что коль туда китайские компании, инвесторы, производители заходят, они точно так же оттуда должны и выйти. Соответственно, это нужно контролировать и обеспечивать.

Е.АЛЬБАЦ: Я вам предлагаю посмотреть на ситуацию в африканских странах.

С.ТЕН: А почему африканских?

Е.АЛЬБАЦ: Как — почему? Нигде не выходят. Они вкладывают, инвестируют в разработку природных месторождений.

С.ТЕН: Нужно держать с Китаем ухо остро, не надо расслабляться. Но мы же не африканские страны, у нас другая психология. И говоря про африканские колонии я не согласен, что Сибирь это колония Москвы - я с этим абсолютно не согласен. У нас совершенно другой менталитет и другая психология. Мне кажется, не совсем корректно ставить нас в один ряд с Африкой.

В.ИНОЗЕМЦЕВ: Я и не ставлю.

Е.АЛЬБАЦ: К сожалению, мы должны выходить из эфира. Я очень рассчитываю, что дискуссия о судьбе Сибири и Дальнего Востока будет продолжена, и не только в режиме полива Эхо Москвы» и меня лично — продолжим разговаривать об этой ситуации.

С.ТЕН: Давайте каждый понедельник собираться и разговаривать только об этом.

Е.АЛЬБАЦ: Договорились. Спасибо всего доброго, услышимся через неделю.

Источник: Эхо Москвы.

Автор: Артур Скальский © Babr24.com ПОЛИТИКА, РОССИЯ 👁 8598 23.10.2013, 00:16

URL: <https://babr24.com/?ADE=119917> Bytes: 36720 / 36702 [Версия для печати](#) [Скачать PDF](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](https://t.me/babr24_link_bot)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](https://t.me/bur24_link_bot)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/babrobot_bot)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)