

Новая политика для восточных регионов

Восточные регионы России (входящие в состав УрФО, СФО и ДВФО) в 2006 году стремительно ворвались в федеральную политику. Восточные регионы превратились в поставщиков новостей и общественных инициатив. Год начался с мощного протеста общественности против строительства нефтепровода ВСТО вдоль Байкала, а завершился решением В.В. Путина о создании государственной комиссии по развитию Дальнего Востока.

Восточные регионы также начали оказывать культурное влияние, которое можно видеть в фильме «Охота на пиранию» по роману красноярского писателя Александра Бушкова, в концертах группы Буготак под руководством сибирского татарина Георгия Андриянова. Группа играет и поет традиционные песни сибирских народов – алтайцев, шорцев, хакасов, удэ, ульчей, эвенков, эвенков и других.

На глазах рождается новый общественный, политический и культурный феномен, который может разительно изменить лицо страны, тем более, если учесть, какие ресурсы есть в распоряжении у этого региона.

До сих пор обсуждение перспектив развития России происходило без какого-либо упоминания восточных регионов, так, словно бы 2/3 территории России с общим населением более 32 млн. человек вовсе не существует. Если мы возьмем практически любую стратегию, то мы увидим, насколько малое значение отводится в них этой части страны. Аналогичным делом обстоит и в экономических стратегиях развития России. В них восточные регионы всегда фигурируют в качестве территории с запасами природных ресурсов и «транзитным потенциалом». Это сочетание сырья и транспорта настолько укрепилось, что можно назвать подобный подход к восточным регионам «транспортно-сырьевым», суть которого – добыть и вывезти.

Но сейчас, когда восточные регионы впервые заявили о себе на федеральном уровне, критиковать эти представления и концепции становится делом бессмысленным. Людей, которые ничего не знают об Урале и Сибири, ни в чем не переубедишь, и критическими отзывами их убогое мировоззрение не исправить. Наиболее здравомыслящие люди в России смутно начинают понимать значение восточной части страны, что выразилось в частности в предложении создания комиссии по Дальнему Востоку. Но четкого осознания пока нет, и в его рождении имеет смысл принять участие.

Одна из самых больших проблем в обсуждении восточных регионов состоит в том, что совершенно нет никаких идей, альтернативных транспортно-сырьевой концепции «добыть и вывезти». Она присутствует во всех без исключения государственных программах, ее разделяет множество ученых и экспертов в Москве и в самих восточных регионах.

Аргументы о том, что сырьевая стратегия ни к чему хорошему не приводила, что перевозки сырья на запад – это экономическая болезнь российской экономики, на сторонников транспортно-сырьевой концепции не действуют. Они продолжают талдычить свое: «добыть и вывезти». Это показывает опыт многих дискуссий.

Потому оспаривать транспортно-сырьевую концепцию мы не станем. Это совершенно бесплодное дело, и в споре с упертыми и зашоренными людьми истина родиться не может. Потому остается только представить восточные регионы такими, какими они могли бы быть при правильной восточной политике.

Современный транспорт

Восточные регионы должны обладать наиболее развитой в стране транспортной системой, для того, чтобы расстояния и труднодоступность не была препятствием для общественной и экономической жизни. Для любого, кто был в Сибири и познакомился с сибирскими расстояниями, это очевидно.

Восточные регионы в транспортном отношении должны иметь несколько осей, на которые опирается вся транспортная система.

Первая ось: Транссибирская магистраль, состоящая из взаимосвязанных элементов – магистрального

автобана, магистральной скоростной грузовой железной дороги, скоростной пассажирской железной дороги, оборудованная современными логистическими центрами. Она пересекает все восточные регионы с запада на восток и выходит в Приморье, к портам.

Вторая ось: Ленская, состоящая из магистрального автобана и скоростной железной дороги. Она начинается на востоке Красноярского края, соединяясь с Транссибом, пересекает Якутию и выходит к побережью Охотского моря в Магадане.

Третья ось: Уральская, состоящая из скоростной грузовой железной дороги и автодороги, которая начинается от казахстанской границы, пересекает Восточный Урал и выходит на побережье Карского моря.

Четвертая ось: Бурято-Якутская, состоящая из магистрального автобана, скоростной грузовой железной дороги. Она начинается от восточного берега Байкала, пересекает Забайкалье и Якутию, соединяя между собой Транссибирскую и Ленскую транспортные оси.

Эти магистральные направления частично существуют, частично строятся, частично их нужно запроектировать и построить. Но их конфигурация опирается на уже существующую инфраструктуру. Это основной абрис транспортной системы. Все выдвинутые проекты развития транспорта (вроде Средне-Сибирской магистрали) укладываются в эту схему.

Много говорят о «транзитном потенциале», не замечая того факта, что транзитные перевозки по железной дороге составляют 25% от их общего объема. В автомобильном и речном транспорте эта доля еще ниже и не поднимается выше 1-2%. Из этих цифр следует вывод, что транспорт в восточных регионах нужно развивать главным образом исходя из транспортных потребностей самих восточных регионов. Ставка на транзит – ошибочна.

Для восточных регионов нужен скоростной транспорт, как грузовой, так и пассажирский. Перевозки со средней скоростью в 49 км/ч, как сейчас по Транссибирской магистрали, слишком медленные. В России сейчас не ставится задача модернизация транспорта, повышение скорости движения, и отсутствуют образцы скоростного автомобильного, железнодорожного, речного и морского транспорта. Но эту задачу ставить и решать необходимо. Это наиболее важная точка в политике для восточных регионов.

Итак, развитие транспорта восточных регионов можно представить так. Грузовые перевозки в основном осуществляются скоростным железнодорожным транспортом. Пассажирские перевозки в широтном направлении – скоростными пассажирскими железными дорогами, в меридианальном – самолетами. Сеть автодорог покрывает всю населенную часть восточных регионов, достигает основных анклавов в ненаселенной части и соединяет между собой все населенные пункты.

Транспорт восточных регионов тогда станет современным, когда он будет позволять пассажиру наземного транспорта за сутки пересекать пространство от Урала до Тихого океана, а грузу по земле – за 2-3 суток.

Страна степей и гор

В Сибири есть прекрасные места, с изумительно красивой природой, горами, долинами, степью, реками и озерами – Алтай, Кузнецкий Алатау, Саяны, Танну-Ола, Хамар-Дабан, если называть их по горным хребтам. Это край наиболее древней цивилизации, родина крупных государств древности и средневековья.

Сейчас эта территория крайне слаборазвита и очень мало заселена. На ней располагаются наиболее бедные и депрессивные регионы СФО: Республика Алтай, Республика Тыва, Республика Бурятия, Читинская область. Также сюда входят довольно бедные районы Республики Хакасия, бедные и слабозаселенные районы юга Красноярского края и Иркутской области.

Потенциал этих мест, в первую очередь потенциал расселения, явно не задействован в полной мере. Население Сибири скучено в гигантских городах, окруженных крупными промышленными предприятиями, которые выбрасывают только твердых выбросов в атмосферу по 300-400 тысяч тонн в год. В таких условиях загрязненных городов, тесного и неудобного жилья, отсутствия простора, никогда здорового населения не будет. Но тенденция все тащить в мегаполисы сохраняется, и вот иркутские власти стремятся сделать из Иркутска, Ангарска (один из самых загрязненных городов в России) и Шелехова еще один мегаполис.

Между тем современные технологии в промышленности, транспорте и связи позволяют, сохраняя основные достижения жизни в мегаполисах, отказаться от скучивания в них, и расселяться в системе сравнительно небольших населенных пунктов: городов – до 100-120 тысяч человек, поселков – до 50-60 тысяч человек, и

более мелких населенных пунктах – селах и аалах.

При развитии этой системы расселения образуется примерно следующая картина. Промышленные предприятия будут сосредоточены узлами, как и сейчас, вокруг крупных энергогенерирующих мощностей. Но они будут отгорожены широкими защитными лесополосами, и население будет размешено в густой сети небольших населенных пунктов, связанных между собой скоростным транспортом и автодорогами.

При такой системе расселения можно дать намного больший простор индивидуальному жилищному строительству, деревянному домостроению, в том числе и по сибирским традициям, что самым положительным образом скажется на здоровье населения.

Наука и образование

Современные средства связи и Интернет позволяют радикально решить вопрос о доступе к информации, образованию, науке. Интернет-кафе появились даже в небольших деревнях по Чуйскому тракту в Республике Алтай, а спутниковый канал решат вопрос доступа в сеть даже для отдаленных горных долин в Тыве или Хакасии. Имея оборудование для спутникового Интернета, можно поставить юрту в степи, возле горы Ахир-Ула на границе с Монголией, и не чувствовать себя в отрыве от страны и цивилизации.

С другой стороны, сегодня существует большой разрыв между фундаментальной наукой и производством. Чаще всего это связано с отсутствием у разработчиков возможности претворять свои идеи в металл, строить и испытывать опытные образцы техники, производить новые материалы и так далее.

Потому научные центры необходимо развивать в сторону превращения из ставшего привычным нагромождения учебных аудиторий, кабинетов и общежитий, в научно-производственные и информационные центры. Иными словами, если взять конкретный научный центр, то он может представлять собой систему научно-исследовательских институтов в комплексе с лабораториями и опытным производством, и системы поддержания и обслуживания электронных банков данных, электронных библиотек, которые используются как в нуждах образования, так и для свободного доступа. Система таких центров, связанных между собой и доступных из любого населенного пункта, кардинально изменит вопрос с образованием и интеллектуальным развитием в восточных регионах страны.

Большинство нынешних проблем науки и образования связана с устаревшими технологиями доступа к информации и обучения. Но если есть техническая возможность вообще убрать ограничения на доступ к информации, то это нужно сделать.

Промышленность и экономика

Главным средством решения всех проблем восточных регионов можно назвать создание товаропроизводящей экономики, которая может дать работу и доход населению Урала, Сибири и Дальнего Востока, а также толкать развитие региональной экономики и рынка. «Из бедности нет иного выхода, кроме труда», – говорил классик промышленного производства Генри Форд.

Понятно, что экономика восточных регионов будет основываться во многом на добыче и переработке природных ресурсов. Имея столь огромные и разнообразные богатства, какие есть в наличии, нельзя ими не воспользоваться.

Но новый подход к ресурсам отличен от ныне существующего практически во всем. Сегодня ресурсы в восточных регионах не добывают, грабят, вычерпывая наиболее богатые и легкодоступные запасы. При этом заброшено огромное количество месторождений, рудников, приисков, лесосек и прочего, которые находятся не в Заполярье, а вполне себе в обжитых и доступных местах. Вся «вина», скажем, черногорского угля в Хакасии или полиметаллических руд Тывы, заключается в том, что объем и доступность этих месторождений не удовлетворяют нынешних грабителей, по недоразумению называемых «недропользователями».

Главный принцип правильной добычи природных ресурсов – наиболее полная разработка месторождений, которые наиболее близки к перерабатывающим предприятиям.

Во-первых, ориентация в производстве в восточных регионах должна быть на готовый продукт, как можно ближе к товару широкого потребления. Чем больше будет выпускаться товаров, которые будут продаваться здесь же, в восточных регионах России, или вывозиться на экспорт, тем ниже будет порог рентабельности, и тем больше можно будет вовлечь ресурсов в разработку.

Во-вторых, переработка в полуфабрикат должна проводиться по возможности на месте добычи. Современные энергетические технологии позволяют создать уже достаточные мощные и мобильные энергоустановки, пригодные для обеспечения энергией небольших и средних производств. Скажем, если добывается медная руда, то на руднике же она должна превращаться по меньшей мере в штейн (черновой металл), если заготавливается лес, то в леспромхозе должна вестись по меньшей мере раскряжевка, а лучше – изготовление деталей или роспуск на заказ.

В-третьих, крупные предприятия, например металлургические заводы, где идет выплавка чистого металла, скажем, должны быть совмещены с производством или комплектующих, или полуфабриката или готовых изделий. Чем больше сырья будет перерабатываться в товары в восточных регионах – тем лучше, в том числе и на общероссийском уровне.

Но сырье – это только часть экономики восточных регионов. Другим его устоем должно быть развитое и современное машиностроение. В этом отношении сложилось совершенно идиотское положение, когда восточные регионы не имеют своего полного цикла транспортного машиностроения, не могут полностью строить свои самолеты, локомотивы, полный спектр вагонов, автомобили. За Уралом нет ни одного автомобильного производства, что привело к засилью японских автомобилей.

Из самого необходимого, что нужно в восточных регионах, это производство легковых и грузовых автомобилей, железнодорожных локомотивов и вагонов, региональных самолетов и вертолетов, судов класса «река» и «река-море», дорожно-строительной техники. Также необходимо производство энергетического оборудования, мобильных силовых установок, оборудования для малых и средних предприятий и опытных производств. Это основы индустрии современного общества, без которых невозможно никакое развитие.

Ну и конечно, на основе развития транспорта, новой структуры расселения, общедоступного образования, изменения разработки сырья и развития машиностроения, уже будет развиваться производство широкого спектра товаров народного потребления, электроники, машин, продукции высоких технологий.

По существу, это политика второго этапа индустриализации восточных регионов, когда экономика превращается из сырьевой в товаропроизводящую.

Транспорт, структура расселения, образование и промышленность - это основное, что нужно сделать в восточных регионах. Я намеренно отказался от разбора существующих проблем и критики существующего отношения к восточным регионам. На мой взгляд, это малопродуктивное занятие, если не указано какое-то общее направление развития, и по умолчанию принята транспортно-сырьевая ориентация.

Также намеренно не обсуждались очень острые социальные проблемы восточных регионов. Их очень много, они происходят из неправильной структуры транспорта, расселения, образования и экономики восточных регионов. Их невозможно решить сугубо затратным способом, потому что сибирские масштабы поглотят любые деньги без заметных результатов. Но вот правильно организованная экономика быстро создаст условия, быстро сформирует накопления, необходимые для решения социальных задач. Самое главное, это исправление тех перекосов в развитии восточных регионов, которые и создают социальные проблемы.

Проблема отношений с федеральной властью и перечисление доходов – это также важная, но не основная проблема. Ряд политиков в Сибири и на Дальнем Востоке выступают за оставление большей части налоговых доходов на местах, и в этом их можно только поддержать. Но и это не решит автоматически всех проблем. Без новых подходов, без исправления перекосов в развитии и эти доходы будут истрачены впустую.

Подводя итог, можно сказать, что социальные и экономические проблемы восточных регионов не могут быть разрешены простыми затратами средств, например по какой-нибудь федеральной программе. В силу масштабов региона и остроты проблем потребуются такие средства, которых в России нет, даже при нефтяных доходах. Проблемы нерешаемы путем сохранения транспортно-сырьевой ориентации регионов, потому что политика «добыть и вывезти» сформировала все основные нынешние социальные и экономические проблемы.

Нужны новые идеи превращения восточных регионов из сырьевых колоний в полноправную и развитую часть страны, и целенаправленные условия по претворению этих идей в жизнь. Без этого ни на какой успех рассчитывать нельзя.

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Дмитрий
Верхотуров.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@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](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@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](#)