

# Сибирь не должна стать «новой Аляской».

## Часть 3

Создание «инновационного рая» за Уралом позволит России преодолеть системный кризис мирового капитализма.

### Сырье? Опять только сырье!

Если брать суть нынешних планов столичной бюрократии в отношении Сибири и Дальнего Востока (СДВ), то это – роль поставщика сырья для бурно развивающихся стран Тихоокеанского региона и отчасти – транспортный коридор. При этом большой, настоящей стратегии развития СДВ у Москвы до сих пор нет. Это касается документов и Минэкономики, и Минрегиона. Возьмем для примера разработку последнего, наделавшую шума в экспертном сообществе в 2007 году – «Концепцию стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона».

*– Основная идея концепции – целенаправленное вписывание российского Дальнего Востока в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) и окончательное превращение его в сырьевой придаток зарубежных стран, что с необходимостью означает утрату российского суверенитета и потерю восточных территорий для РФ, – считает лидер Движения развития Юрий Крупнов. – В качестве стратегии в концепции абсолютно открыто предлагается «формирование крупного региона (макрорегиона), позволяющего России подключиться к экономическому росту, идущему в странах АТР и Индии, а также обеспечить наиболее продуктивную интеграцию страны в глобальный мир».*

*Это основывается на представлении авторов концепции о «значимости России» заключающейся лишь в том, что она является «государством, ответственным за ресурсное обеспечение мирового социально-экономического развития. Именно в этой логике Россия сегодня выстраивает отношения с западными партнерами, добиваясь прогнозируемости в транзите и потреблении энергоресурсов. Для Азиатско-Тихоокеанского региона место России как гаранта ресурсов развития пока не занято, но уже оспаривается другими государствами». При этом по всему тексту под ресурсами развития понимаются именно природно-сырьевые ресурсы!*

*Таким образом, суть предлагаемой нам «стратегии» действий является закрепление за Россией сырьевой ориентации. Мы должны стать сырьевым придатком, причем не только для «западных партнеров», но и для АТР!*

*Более того, открыто говорится: что это нужно для того, чтобы весь мир рос и развивался, а РФ и ее Дальний Восток выступали бы в функции системы обеспечения чужого роста и развития стратегическим сырьем: природно-сырьевыми ресурсами, в том числе углеводородами, биоресурсами и т.п.*

*Что предлагается в качестве наиболее перспективного сценария «развития»? «Создание во Владивостоке товарно-сырьевой биржи, которая может начать свою деятельность с предложений от российских государственных компаний новой линейки энергоресурсов, а также гуманитарных ресурсов: высококвалифицированных услуг по обслуживанию и ремонту, образованию и опережающим исследованиям (способам получения нового знания), экологическим и туристско-рекреационным услугам». Откровенность авторов концепции не может не поражать. «Всё на продажу!»*

*Неудивительно, что в рамках предписываемой восточным странам стратегии концепция напрямую планирует организацию в второго издания Дальневосточной республики, планируя придать Хабаровску «функцию политической столицы создаваемого макрорегиона». Из теории международного права и мировой политики хорошо известно, что в суверенном государстве, которым является Российская Федерация, всегда может быть только один центр, ответственный за политику в любой ее форме. Отсюда желание превратить Хабаровск именно в политическую столицу макрорегиона на деле означает целенаправленное*

*формирование второго политического фокуса в стране, что означает размывание суверенитета со всеми вытекающими последствиями...*

Хотя означенный документ и не стал руководящим, показательна сама тенденция, сам взгляд московской бюрократии на перспективы важнейших русских земель СДВ. Мол, а что они еще могут дать, кроме сырья в виде нефти, газа, леса и морских биоресурсов? Если мы предлагаем превратить СДВ в макрорегион самых смелых инноваций, с созданием в нем «локусов будущего» (прорывных наукоемких производств) и поселений нового типа (ноополисов) вокруг них, то чиновники затягивают страну в вечную отсталость, в тупик.

Например, ходят упорные слухи о том, что «опорными проектами» сделают Большой Владивосток и Большой Иркутск. Скажем, второй должен расти на основе нефтепереработки. В эти «новые сырьевые шанхай» якобы необходимо стянуть как можно больше населения – по 4-5 миллионов человек. То есть, вместо сети высокотехнологичных, экологически чистых полисов (усадебных городов) должны возникнуть очередные чудовища-мегаполисы, которые обезлюдят окружающие пространства. Скажем, Большой Владивосток фактически оголит все Приморье. Возникнут города-монстры со всеми их язвами: загрязнением окружающей среды, с падающей рождаемостью, с социальной разобщенностью. Настоящее приглашение китайцам – придти и осваивать то же обезлюженное Приморье.

### **«Развитие» в колониальном варианте?**

Откроем проект «Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ», подготовленный в 2007 году Минэкономики (тогда – еще МЭРТ). Этот документ прочат на роль основы для так называемого «Плана Путина»: плана инновационного развития Российской Федерации до 2020 года. Посмотрим: какое будущее там предусматривается для СДВ как раз в рамках так называемого инновационного сценария?

Как «проекты развития» преподносятся портовые комплексы Владивостока, Находки и транспортные проекты, «связанные с добычей, переработкой и транспортировкой углеводородов и других полезных ископаемых на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, развитие производств глубокого передела вдоль границы (обеспечит упорядочение и повысит интенсивность приграничного взаимодействия)...»

Опять – тот же сценарий «прогресса» в сторону сырьевого придатка. Опять – логика не инновационного, а махрово индустриального развития. Даже пресловутые «производства глубокого передела вдоль границы» (надо понимать, границы с Китаем) – не что иное, как поставщики полуфабрикатов для китайской промышленности.

Читаем дальше. Как «инновационное развитие» предлагается освоение ископаемых ресурсов Нижнего Приангарья, добыча сырья в Южной Якутии, разработка новых месторождений руд в Бурятии, Читинской области. Строительство нефтегазохимических комплексов в Восточной Сибири – Саянск в Иркутской области. В подразделе «Развитие сбалансированной и диверсифицированной экономики Восточной Сибири и Дальнего Востока» предложено:

- а) создавать транспортную инфраструктуру для освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области;
- б) добывать уголь Эльгинского месторождения в Якутии;
- в) строить Витимский гидроэнергетический каскад;
- г) сооружать горно-металлургический комплекс в Бурятии;
- д) развивать горнорудный комплекс в Амурской области;
- е) создавать транспортно-промышленный узел «Ванино–Советская Гавань» (вывоз сырья и продукции первого передела);
- ж) строить железную дорогу «Беркакит–Томмот–Якутск» (тоже вывоз сырья);
- з) прокладывать нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан».

Все это подается как «совершенствование государственной политики пространственного развития», как «стратегия развития ключевых макрорегионов». Мол, «разработка таких стратегий позволит определить приоритетные направления развития каждого макрорегиона, выявить ключевые факторы его конкурентоспособности и сконцентрировать ресурсы на их развитии. Такая задача решается уже сейчас в

отношении Дальнего Востока и Байкальского региона».

Правда? Решается? Споры нет: сырьевые ресурсы СДВ надо использовать. Но только – как средство для обеспечения инновационного роста. Посмотрим еще раз на предложенные «проекты-локомотивы» и протрем глаза: а где же здесь, собственно говоря, инновационное развитие? Ведь то, что мы видим – это махровая «сырьевщина». А где же – технополисы и университетские центры? Где – развитие транспортных коридоров через континент? Где новый космодром «Восточный» (он же – Свободный)? Где – развитие высоких биотехнологических производств? Где – передовая модель урбанизации, принципиально новые виды транспорта? Где – авиастроение Комсомольска-на-Амуре и тамошнее же судостроение? Что ждет ракетно- и вертолетостроение в приморском Арсеньеве? Где – глубокая переработка морской биоты, точное машиностроение, электроника, экологический туризм? Где – кремниевые месторождения Амурской области и полиметаллы Приморья? Где грузовые дирижабли и экранопланы, господа? И не говорите, что в стране нет таких проектов: давно есть! Равно как и проект более дешевого, чем железные дороги, зато втрое более скоростного надземного транспорта: струнных трасс Анатолия Юницкого. А где развитие децентрализованных энергетики и ЖКХ? Где строительство плавучих АЭС и ядерной энергетики нового поколения? Где мини-атомные теплоцентрали, что могут обеспечивать горячей водой целые города? Где – развитие геотермальных станций на вулканической Камчатке? Где новая аграрная модель для СДВ?

Где вообще такие территории, как Сахалин, Курилы и Камчатка? Где Чукотка? Где строительство моста на Сахалин и программа современной, глубокой переработки добываемых на шельфе острова нефти и газа? Ведь можно создать на севере острова новейший комплекс для глубокой переработки газа и нефти, задействуя каталитические БИМТ-технологии новосибирского Института катализа имени Борескова. Продукцию – на вывоз по железной дороге! Еще в 1999-м подсчитали, что Сахалинский мост за сорок лет работы принесет доход в 135 млрд долларов, из них сорок пойдут прямо в бюджет. По миллиарду в год! За счет интеграции с Транссибирским путем. За счет незамерзающих гаваней Сахалина!

### **Вопросы, на которые нет ответов**

Но этого нет в документе Минэкономики. И в этой связи возникает масса вопросов, на которые пока нет ответа. Где стратегия создания новых коридоров развития «Приамурье–Сахалин», «Приамурье–Якутия (Саха)»? Где увязка развития СДВ с возрождением и усилением Тихоокеанского флота? Где модернизация Транссиба и БАМа – с индустрией высокотехнологичных, скоростных контейнерных перевозок? В середине 1980-х годов, все в том же «тоталитарном» и «антирыночном» Советском Союзе по Транссибу шли основные международные контейнерные перевозки между Юго-Восточной Азией и Центральной Европой. Ежегодно перевозилось более 100 млн тонн грузов в год – 140–160 тысяч контейнеров. В начале 1990-х годов., после падения Союза и появления «рыночной» России, почти половина зарубежных клиентов перестала пользоваться Транссибом. Сократилось количество товарных рейсов с транзитными грузами из дальневосточного порта Находка. К середине 1990-х годов использовалась только треть потенциала Транссиба. В результате РФ потеряла огромные «советские» транспортные доходы.

Сейчас есть проект продления Транссибирской магистрали до Японии через Сахалин. Это создаст евроазиатский транзитный коридор («контейнерный мост») между торговыми полюсами стран Европы и азиатско-тихоокеанского региона. Грузы будут прибывать в незамерзающие порты Сахалина и там перегружаться на «чугунку», ведущую с острова в сердце Европы. Такой коридор может успешно конкурировать с морским транзитом: он выйдет гораздо дешевле морского, он сократит путь между Европой и Северо-Восточной Азией на 8 тыс. км, сэкономя 8-10 суток транзитного времени по сравнению с морскими перевозками. Создание Трансконтинентальной магистрали предполагает строительство в Европе большого перевалочного центра мощностью 100-150 тысяч контейнеров в год. Подобный центр уже возникает в Чехии (станция Богумин). Из РФ к нему прокладывается широкая колея через Польшу в Прагу. Она еще более повысит конкурентные возможности наших железных дорог по сравнению с морскими перевозками. Таким образом, уже в начале XXI века путь из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу можно сделать важнейшим коммерческим маршрутом в мире.

Всего этого в программах «инновационного развития» СДВ как не было, так и нет. Что есть? Превращение русского СДВ в чисто сырьевой придаток уже не просто Запада, Японии или Южной Кореи, а в полуколонию даже для Китая.

Говорят, Герман Греф, занимая пост главы Минэкономики в 2000–2007 гг., и слышать не желал о каком-либо другом развитии СДВ, кроме сырьевого. Но, кажется, дело не только в либеральной ограниченности и злом умысле. Все еще страшнее: стратегию инновационного развития для Сибири и Дальнего Востока московские бюрократы не могут породить еще и потому, что у них нет внятного представления об инновационной модели

для всей Российской Федерации.

Что же делать?

### **Опирайтесь на общественную инициативу!**

Конечно, необходимо решение общего вопроса: создания полноценного стратегического замысла инновационного развития РФ, некоего «Видения-2020». Затягивать с оным делом нельзя.

А пока – необходимо опираться на разработки инициативных общественных групп из тех же Сибири, Дальнего Востока – равно как и московских энтузиастов. Существуют ли инновационные планы для того же Приморья, альтернатива уродливому Большому Владивостоку? Существуют! И хотя ограниченные рамки статьи не позволяют рассмотреть все это подробно, попробуем набросать хотя бы штрихи такой альтернативы.

Я знаю людей, в 2000-е годы создавших проекты новых поселений – русских дальневосточных биоэкополисов, где марикультура соседствует с высокими биотехнологиями по переработке водорослей и моллюсков в препараты с волшебными лечебными эффектами. Я видел пачку справок по каждому из них. Вы даже не представляете себе, что можно сделать из хитина крабьего панциря, из голотурий, морских ежей и трепангов! В создании таких биоэкополисов хотят участвовать дальневосточные академические институты: биологии моря и биоорганической химии.

СДВ можно сделать краем строительства биоэкополисов. Поздней весной 2008 г. президент Общества биотехнологов России, профессор Раиф Василев обратился с письмом к президенту Медведеву с предложением – запустить проект «Экополис». Суть его – в создании сети экополисов, использующих для обеспечения своей жизнедеятельности самые современные достижения в области биологической энергетики (биогаз), агро-, аква-, эко- и лесные биотехнологии. Только за счет применения биотехнологий для переработки мусора, отходов сельхозпроизводства и лесной промышленности можно зарабатывать огромные деньги. А уж о переработке сельхозпродукции и говорить не приходится. Василев предложил: средняя численность биоэкополиса должна составлять 100-150 человек, живущих в современных домах усадебного типа. Каждый полис получает 100-1000 кв. км для хозяйственной деятельности, и от 1000 до 10 000 кв. км – для деятельности природоохранной. Получается сеть развития биоэкономики – экономики знаний. При этом затраты на начальный этап программы невелики: около 150 млрд рублей на десять лет. Остальное привлекается за счет частно-государственного партнерства. Бизнес сам начнет тиражировать удачную модель.

Все это органично дополняется планами Движения развития во главе с Юрием Крупновым. Они мыслят создание инновационно-космического ДИККа в Приамурье, вокруг будущего космодрома Свободный («Восточный»). Крупнов пишет:

«Более того, именно вокруг этих заделов, вероятно, и следует создавать опорный каркас новой цивилизации.

Так, связывание в единую систему космодрома Свободного и техноэкополиса Комсомольск–Амурск–Солнечный (КАС) могло бы создать целостную научно-образовательно-промышленную систему. Например, автономную космическую индустрию: от производства ракетносителей на модернизированных производственных мощностях Комсомольска–на–Амуре – до их запуска с космодрома.

Связывание Тынды и Ванино позволяет довести до первично эффективного состояния БАМ, замысленный в оригинальном виде ещё в 30–е годы прошлого века.

Связывание Благовещенска и Де-Кастри (Ванино) позволило бы не только построить систему эффективного транспортного сообщения, но и создать, в частности, систему мирового производства уникальных биоресурсов, наивысшего качества пищи и различных натуральных препаратов для региона и на экспорт (соя, рыба, лекарственные растения, дикоросы, особые травы и деревья и пр.).

Необходимо вести речь не только о принципиально новом освоении и переосвоении Дальнего Востока, но и о строительстве десятков новых городов нового типа — малоэтажных, с постиндустриальными предприятиями, на основе альтернативной усадебной урбанизации.

Для этого к середине столетия необходимо построить до 100 новых малоэтажных городов размером от 3000 и более усадеб.

Новые города имеет смысл создавать как на окраинах уже существующих городов, так и в качестве

действительно новых отдельных поселений. Градообразующими при этом будут выступать транспортные артерии — как уже имеющиеся, так и вновь создающиеся. Именно такие города зададут осмысленность понятиям транспортных коридоров и коридоров развития.

В новых городах потребуются создание инновационной промышленности, организуемой вокруг научно-исследовательских и мелкосерийных промышленных фирм, разрабатывающих и применяющих так называемые простые технологии — т.е. «сворачивающие» ранее громоздкие производства в небольшие заводы, на которых работают по несколько десятков человек. При этом, разумеется, надо будет строить и крупные производства, объединяющие вокруг себя несколько подобных поселений и традиционные города за счёт правильно организуемых транспортных схем.

Всё это создаст условия для перехода Дальнего Востока к новому типу расселения — в собственных усадьбах и малоэтажных домах. Сама эта альтернативная — малоэтажная экологическая усадебная — урбанизация станет одной из регионообразующих отраслей...»

Свое видение будущего СДВ высказал в тезисах «Восточный проект в стратегии будущего» председатель совета Союза нефтегазопромышленников России, министр топлива и энергетики Российской Федерации в 1993–1996 гг. Юрий Шафраник:

*«...Ни одна компания в мире не сможет поднять Восточный проект самостоятельно, в одиночку — не те масштабы. Сделать это можно только при участии и под эгидой государства. Государство через специально созданную для этого администрацию (агентство, корпорацию, какой-то другой орган) должно взять на себя руководство реализацией всей совокупности работ на Востоке страны. В истории Советского Союза есть поучительный пример такого управленческого решения — создание в 30-х годах прошлого века администрации Северного морского пути. Есть аналогичные примеры управления огромными территориально-производственными комплексами и в истории западных стран — Соединенных Штатов, Канады, которые в данном случае перенимали сделанное в России.*

*...Во главе специально созданной государственной структуры (Администрации Восточного проекта) должна встать личность, отвечающая уровню исторической задачи и требованиям времени. Именно так было при А.Н.Косыгине, во времена Западносибирской эпопеи. Органу управления Восточным проектом должны быть переданы определенные государственные функции, он должен располагать соответствующим бюджетным финансированием (отдельная строка в бюджете). Замыкая этот координирующий орган должен на Президента России. Никакие министерства, ведомства, регионы ни порознь, ни вместе поставят и решат эту крупнейшую государственную задачу не в состоянии».*

Таковы всего лишь некоторые штрихи общественных инициатив, каковые упорно не замечаются правительственными бюрократами. Сидя в столичных кабинетах, они продолжают писать заведомо провальные схемы сырьевого «развития» важнейшего макрорегиона. Да они попросту не знают всех местных выгод!

В связи с этим есть предложение: придать развитию русского СДВ статус общественно-государственного Национального проекта. И собрать постоянно работающую общественную ассамблею, где объединяться ответственные группы энтузиастов-разработчиков, способные принести экономически и стратегически обоснованные проекты. Свести их в один план — дело нетрудное.

Именно так мы сможем превратить наши Сибирь и Дальний Восток в территорию, где возникнет бурное инновационное развитие — модель русской цивилизации Будущего. По большому счету, инновационный «рай» за Уралом и на берегах Тихого океана — это выход России из глобального системного кризиса капитализма, что разворачивается на наших глазах. Это — способ использовать огромную энергию русского энтузиазма, стремления к историческому реваншу за национальную катастрофу 1991 года. Так мы окончательно преодолеем последствия величайшей геополитической трагедии XX века: гибели Советского Союза. Более того, создадим новый Союз, создав условия для притяжения белорусских и малороссийских земель, для их вовлечения в грандиозный Восточный инновационно-цивилизационный проект!

Время действовать. Время идти на Восток!

*Окончание. Начало здесь: [часть 1](#), [часть 2](#)*



 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

Автор текста: **Валерий  
Александров, Максим  
Калашников.**

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

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

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)

эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

#### СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)