

ными горно-геологическими условиями его залегания. Каменный уголь определяет структуру и энергетическую безопасность национальной экономики³.

Себестоимость 1 т угля в Польше составляет в среднем 75 марок, в то время как в Германии — 200 марок; электроэнергия, полученная на базе каменного угля, значительно дешевле, чем полученная на базе газа. В Польше электроэнергия самая дешевая в рамках ЕС.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Состояние и перспективы развития угольной промышленности основных угледобывающих стран мира. М., 2000. Вып. 4.

² Климов С.Л. Опыт реструктуризации угольной промышленности за рубежом. М., 2001.

³ Угольная промышленность Польской Народной Республики. Крат. обзор. М., 1956.

Е. А. КОЛОДИНА
докторант БГУЭП

ПРОБЛЕМЫ ИНТЕГРАЦИИ СИБИРИ В МИРОВОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО

Главной темой Байкальского экономического форума стало обсуждение экспортно-энергетических и транзитных проектов Сибири и Дальнего Востока. И это не случайно, т.к., находясь между основными центрами региональной интеграции — Европой, Америкой и Юго-Восточной Азией, Россия не имеет выбора вариантов экономического развития, ее единственно возможной геоэкономической стратегией, сохраняющей территориальную целостность государства, может быть только одна — стать мостом между Европой, Азией и Америкой и тем самым — катализатором трансевразийской интеграции. Таким образом, при осуществлении данной стратегии регионы Сибири и Дальнего Востока автоматически превращаются в площадку реализации глобальных экономических проектов России.

Но стратегия инвестиций в развитие и освоение Сибири и Дальнего Востока имеет много противников. Такие противники были всегда, и аргументация их позиции была различной. Так, в 1862 г. во время прений в политико-экономическом комитете по вопросу о колонизации Сибири Мейндорф высказал мнение, что метрополии вовсе не следует заботиться о колониях и развивать их ввиду того, что, достигнув зрелости, все колонии рано или поздно отделяются¹.

В наше время такая позиция оформилась в особую концепцию — концепцию сжатия интенсивно используемого пространства («экономической ойкумены»)², сторонники которой считают освоение Сибири одной из основных причин отсталости России. Академик В.Л. Янин в этой связи пишет: «По моему мнению, источник наших современных бед — “прирастание Сибирью”. Когда Ермак и другие землепроходцы присоединили в XVI веке к территории России Сибирь, правительство ясно осознало, что выгоднее взять ясак и “толкнуть” его на запад, чем возделывать собственную землю. Сравните любой клочок земли в Дании или в Голландии (где ухожен каждый квадратный метр) с нашей запущенной “территорией для проживания”. Сибирский “ясак” по-прежнему течет на Запад. Только вместо соболя теперь — нефть, газ, алмазы, золото»³.

Да, Сибирь всегда была «палочкой-выручалочкой» для российского государства и в мирное время, и в годы войны. За счет освоения природных ресурсов на востоке сформировался Урало-Волжский индустриальный пояс, который дает треть промышленной продукции и около 40% экспорта России. Наличие Транссибирской магистрали позволило в годы Великой Отечественной войны осуществить эвакуацию в Сибирь промышленных предприятий, что предпо-

ределило победу российского народа. И сейчас сибирские развивающиеся зоны являются чуть ли не основным источником федерального бюджета. Страна жила, живет и в значительной степени будет жить дальше за счет крупномасштабных сибирских проектов, но это не означает, что сдвиг производительных сил на восток стал причиной экономического кризиса в стране. Причина в другом — в прошлой ориентации территориально-производственных комплексов Сибири на нужды военно-промышленного комплекса и в антропоцентрической системе планирования, когда объектом проектирования выступают территории, а не населяющие их сообщества.

Программы дальнейшего освоения Сибири и Дальнего Востока ни в коем случае не должны повторять ошибку прошлого — закреплять уже сложившуюся сырьевую ориентацию этого макрорегиона, которая бесперспективна, т.к. превращает его хозяйственные комплексы в «хвосты» технологических цепочек, центры управления которыми находятся за пределами страны. Стратегические проекты освоения восточного края России должны способствовать обеспечению конкурентоспособности его территорий путем создания инфраструктуры для организации и обустройства «евразийского моста», обладать мощным мультипликативным эффектом в отношении экономики государства и экономического потенциала регионов.

Руководствуясь сформулированной парадигмой стратегического развития Сибири, проанализируем перечень проектов, предложенных для реализации на территории Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Все заявленные проекты можно сгруппировать по трем направлениям:

- проекты транспортного сообщения России с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона;
- проекты освоения газовых ресурсов;
- проекты создания развитой энергетической инфраструктуры в виде межгосударственных ЛЭП, газо- и нефтепроводов.

Проекты, связанные с обеспечением устойчивого транспортного сообщения России со странами АТР и организацией транскон-

тинентальных магистралей (транспортных коридоров) между Европой и Азией, представлены, во-первых, проектом реконструкции Транссибирской и Байкало-Амурской железных дорог, во-вторых, проектом соединения Транссиба с железнодорожной сетью Японии и, в-третьих, проектом строительства трансконтинентальной железнодорожной магистрали из Сибири в Америку.

Все перечисленные проекты нацелены на международные транзитные железнодорожные перевозки, которые вдвое дешевле и в четыре–шесть раз короче морских. По самым скромным расчетам экономистов, транзитные контейнерные перевозки между странами ЕС и АТР способны принести России доходы, сопоставимые с экспортом энергоносителей⁴.

Кроме транзита железнодорожные магистрали позволяют начать разработку многих месторождений и станут мощным фактором экономического роста восточных регионов.

Для строительства трансконтинентальных магистралей необходимы не просто крупные, а огромные инвестиции, выходящие за пределы возможностей российской экономики. Основная проблема реализации данных проектов — отсутствие стратегических инвесторов.

Из проектов освоения газовых ресурсов Сибири наиболее реальным в осуществлении является разработка Ковыктинского газоконденсатного месторождения, лицензия на использование которого принадлежит ОАО «РУСИА Петролеум». Освоение Ковыкты и создание единой системы газоснабжения Восточной Сибири будет способствовать росту конкурентоспособности этого региона, привлечет на территорию современные производства, позволит решить ряд социальных и экологических проблем. По словам В. А. Пака, генерального директора ОАО «РУСИА Петролеум», только ежегодные поступления в бюджет Иркутской области от эксплуатации Ковыктинского ГКМ составят 300–400 млн дол.⁵ Но в связи с высокой стоимостью проекта инвестиции в разработку месторождения окупятся только при высоких объемах добычи газа, значительно превышающих его внутреннее

потребление в регионе. Отсутствие же должного интереса к проекту со стороны потенциальных потребителей сибирского газа за рубежом — Китая и Южной Кореи — делает осуществление проекта проблематичным.

И, наконец, энергетические инфраструктурные проекты. Существует два крупномасштабных, но по своей сути альтернативных проекта прокладки нефтепровода от г. Ангарск до границ АТР:

– нефтепровод Ангарск–Дацин (КНР) — «южный маршрут» (стоимость проекта 5,5 млрд дол.);

– нефтепровод Ангарск–Находка (Приморский край) — «северный маршрут» (стоимость проекта 2 млрд дол.).

«Южный вариант» нефтепровода предложен НК «ЮКОС», «северный вариант» — федеральной сетевой компанией ОАО «Транснефть». Оба проекта носят чисто экспортный характер, их главной целью является завоевание экспортных рынков на востоке страны. Оба проекта связаны с экологическими рисками, поскольку трассы проходят по природоохранным зонам Байкала. Реализация как одного, так и другого нефтяного проекта принесет весомый доход нефтедобывающим компаниям, пополнит федеральный бюджет, региональные и местные бюджеты нефтедобывающих территорий. Транзитные территории, не имея прямых доходов от нефтепроводов в виде дополнительных налогов и от создания рабочих мест, получают выгоды от проекта в качестве дополнительных возможностей расширения собственной инфраструктуры (вдоль трассы нефтепровода могут проходить автодороги и ЛЭП). Развитие инфраструктурного потенциала транзитных территорий всегда способствует росту их конкурентоспособности и позволяет в какой-то степени улучшить качество жизни проживающего здесь населения.

Несомненным стратегическим преимуществом нефтепровода Ангарск–Находка является его многовариантность в выборе возможных стран — покупателей сырой нефти (Южная Корея, Япония, Китай и другие страны АТР). Проект НК «ЮКОС» ориентирован на продажу нефти только в Ки-

таи, что может поставить экспортера в зависимость от ценовой политики потребителя-монополиста.

Однако, несмотря на стратегические преимущества «северного варианта», реальных инвесторов, заявивших свою готовность финансировать этот проект, пока нет, в то время как «южный вариант» обеспечен финансированием. По заявлению М. Ходорковского, НК «ЮКОС» в состоянии построить трубопровод собственными силами; резерв свободных средств компании, по оценкам отраслевых аналитиков, составляет 3,5–4 млрд дол. Создаваемый НК «ЮКОС» консорциум объединит крупных иностранных и российских инвесторов.

Попытаемся соотнести значимость рассмотренных проектов с новой стратегической задачей освоения и развития Сибири — созданием инфраструктуры трансконтинентального моста:

– все рассмотренные проекты вписываются в «новую» стратегию развития Сибири и Дальнего Востока;

– первым по значимости в реализации «новой» стратегии и условием ее осуществления является проект реконструкции Транссиба и создание на его основе трансконтинентальной магистрали. Без реализации этого проекта закрывается, пожалуй, единственная возможность для России, используя свое геоэкономическое преимущество, интегрироваться в мировое сообщество на выгодных для себя условиях;

– перечисленные проекты носят ярко выраженный межрегиональный характер, способствуют межрегиональной интеграции и укреплению единого экономического пространства страны.

Что мешает реализации таких нужных для страны и восточных регионов проектов? Ответ однозначен — отсутствие инвесторов. В большинстве случаев крупномасштабные проекты выходят за рамки финансовых возможностей не только крупных национальных бизнес-групп, но и всей экономики государства. Они невозможны без создания мощных консорциумов с привлечением иностранных инвесторов, которых останавливают высокие экономические и политические риски (достаточно напом-

нить, что срок окупаемости проектов освоения нефтегазовых месторождений составляет в среднем 15 лет, а за этот период в стране может смениться три президента), отсутствие гарантий правительства и необходимой законодательной базы.

В этих условиях государство должно определиться, какие стратегии поддерживать, во что вкладывать столь ограниченные централизованные ресурсы, а главное — создавать условия для межрегиональной кооперации и стратегического партнерства федерального центра, крупного капитала, регионов и зарубежных инвесторов.

Современная парадигма экономического развития связана с переходом к новому уровню интеграционного процесса, т. е. к формированию носителей геоэкономических государственных интересов — мощных отечественных транснациональных корпораций и финансовых групп, которым государство могло бы делегировать реализацию национальных геоэкономических устремлений. Как показывает мировой опыт, именно транснациональные структуры представляют собой реальные объединительные центры, интегрирующие как региональные части мирового экономического пространства, так и отдельные страны. Защищая собственные интересы, крупные

национальные бизнес-группы автоматически реализуют интересы страны в целом.

И пока на страницах научных журналов идет дискуссия о том, продолжать или нет дальнейшее освоение восточных районов страны, крупный российский бизнес, несмотря на огромные капиталовложения, начинает инвестировать капитал в стратегические для России проекты, устанавливая контакты как с правительством, так и с региональной властью на местах.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Ядринцев Н. М. Сибирь как колония: в географическом, этнографическом и историческом отношении. СПб., 1892. С. 708.

² Пивоваров Ю. Л. Сжатие «экономической ойкумены» России // Мировая экономика и международные отношения. 2002. № 4.

³ Пивоваров Ю. Сжатие «экономической ойкумены» России // Мировая экономика и международные отношения. 2002. № 4. С. 65.

⁴ Суходолов А. П. Транзитный потенциал России. <http://forum.baikal.ru>

⁵ Пак В. Наша задача — ускорить развитие Ковыкты // Кто есть кто в Иркутске и в Иркутской области. Who is who in Irkutsk and the region. 2002. № 7. С. 34.