



УДК 911.3(571)

Стратегия разворота России на восток в контексте транспортно-географических ограничений Сибири

Л. А. Безруков

Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, г. Иркутск

Аннотация. Доказана недостаточная обоснованность имеющихся претензий на превращение России в энергетическую и сырьевую сверхдержаву за счет сибирских ресурсов, в том числе на их масштабный разворот в восточном направлении. Рост поставок сибирских сырьевых ресурсов на восточноазиатский рынок серьезно ограничен как их более низкой эффективностью по сравнению с поставками сырья конкурентов из приморских стран, так и транспортно-логистическими возможностями железных дорог и морских портов. Раскрыты основные направления устранения удорожающего действия транспортно-географических ограничений на развитие экономики Сибири и расширения ее внешнеторговых связей. Установлено, что масштабный и эффективный разворот экономики России на восток обеспечивается при условии кардинального сокращения транспортных издержек за счет создания трансконтинентального высокоскоростного коридора на базе Транссиба и углубления переработки сибирского сырья.

Ключевые слова: транспортные издержки, транспортно-географические ограничения, транспортно-логистические возможности, трансконтинентальный высокоскоростной коридор, сырьевые ресурсы, внешнеторговые связи, Сибирь, Азиатско-Тихоокеанский регион, Транссибирская магистраль.

В связи с событиями на Украине и присоединением Крыма ушедший 2014 г. стал для России годом начала резкого охлаждения отношений со странами Европейского союза (ЕС), США и их союзниками. Одновременно с активизацией давления Запада и объявлением им антироссийских экономических санкций отмечается неуклонное и сильное падение мировых цен на нефть, которая играет исключительно важную роль в экспортных и соответственно бюджетных доходах нашей страны.

В нынешней сложной геополитической и геоэкономической ситуации, угрожающей национальной безопасности, высшее руководство России провозгласило курс на разворот значительной части международных хозяйственных связей в восточном направлении, прежде всего на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Следует заметить, что возрастает не

только значение восточного вектора международных связей, но и объективно усиливается необходимость опоры на собственные ресурсы и развитие в определенной мере самодостаточного внутреннего рынка, общеэкономическая роль Сибири и Дальнего Востока в целом. Правда, восточные регионы рассматриваются при этом преимущественно лишь как пространственный плацдарм, необходимый для добычи, транзита и экспорта сырьевых ресурсов.

Возникает закономерный вопрос о том, насколько обоснованы имеющиеся политические претензии на превращение России в энергетическую и сырьевую сверхдержаву за счет сибирских природных ресурсов, в том числе на их масштабный разворот в восточном направлении. В связи с этим отметим, что в 2013 г. экспорт России в восточном направлении (страны АТР) составлял всего лишь примерно 16 % общего объема, а подавляющая часть экспорта – 84 % – традиционно уходила в западном и отчасти южном направлениях (страны Европы, СНГ и др.). Раскроем этот вопрос в контексте одних только существующих транспортно-географических ограничений Сибири.

Предварительно ответим на вопрос о том, вся ли Сибирь тяготеет к АТР, как это часто утверждают в печати. Расчетным путем с помощью определения «экономических» расстояний нами выявлено [4], что граница зон влияния западноевропейского и восточноазиатского рынков проходит в Сибири примерно по западной части Иркутской области. Как показала проверка на фактических материалах, эта линия раздела зон влияния строго выдерживается в действительности. В сибирских регионах к западу от Иркутской области преобладает экспорт западной ориентации (его доля по регионам изменяется от 60 до 97 %), к востоку от Иркутской области включительно – экспорт восточной ориентации (его доля превышает 60–80 %) [4].

Ключевая географическая особенность макрорасположения Сибири – исключительно большая удаленность ее от незамерзающих морей и главных мировых рынков – Западной Европы, США и Восточной Азии, что определяет небывалый для других регионов и стран повышенный уровень транспортных издержек. Но почему, отмечая неблагоприятное положение Сибири, обычно ничего не говорят о неудобствах еще более удаленных от этих рынков Австралии или Новой Зеландии? Суть проблемы состоит в том, что эффективность морских перевозок в разы и даже десятки раз превышает эффективность перевозок сухопутными видами транспорта. По нашим расчетам [1], фрахтовые ставки морского транспорта в десятки раз ниже средних доходных ставок грузового железнодорожного транспорта развитых стран мира. Поэтому приморские страны и районы имеют минимальный уровень транспортных издержек, а внутриконтинентальные – максимальный.

Макрорасположение Сибири относительно Мирового океана поистине уникально: это наиболее удаленный от морских путей крупнейший массив суши. Так, удаленность региональных центров Сибирского федерального округа от основных отечественных морских портов составляет по кратчайшим железнодорожным направлениям 3–4 тыс. км и более. Ни в каких других промышленных регионах и странах мира не приходится иметь дело с такими сверхдальними перевозками по суше, определяющими повышенный уровень

транспортных затрат. Их доля в конечной стоимости отдельных видов продукции Сибири достигает величин, небывалых для подавляющей части российских регионов и тем более других стран мира, – иногда до 50–70 % и выше [1]. Чрезмерно высокая транспортная составляющая существенно снижает рентабельность работы, прибыльность и ценовую конкурентоспособность продукции большинства производств и отраслей сибирской индустрии. Наличие транспортно-географических ограничений трансформируется, следовательно, в сильнейший негативный макроэкономический фактор, который по-прежнему продолжает тормозить развитие Сибири.

Сравним ценовую конкурентоспособность на мировом рынке продукции из внутриконтинентальной Сибири и океанических стран, используя пример экспорта в 2004 г. каменного энергетического угля в Нидерланды из России (Кузбасс), ЮАР, Австралии и Колумбии [1]. Хотя суммарные расстояния перевозки угля у сибирских производителей в 1,5–4 раза меньше, чем у производителей из рассматриваемых океанических стран, совокупные транспортные издержки, наоборот, в разы превышают соответствующие издержки конкурентов. Это определяется доминированием в транспортных схемах угольщиков Кузбасса дорогостоящей сухопутной перевозки, вследствие чего их прибыль оказывается намного меньше, чем у производителей из ЮАР, Австралии и Колумбии (в приведенном примере в расчете на тонну угля меньше в 2,5–3,7 раза). Это пример 10-летней давности, но ситуация несколько не изменилась: из-за неблагоприятной конъюнктуры на мировых угольных рынках и больших транспортных затрат половина из 26 угледобывающих компаний Кемеровской области понесла в 2013 г. убытки, продавая уголь по цене ниже себестоимости.

С учетом значительных транспортных издержек экспорт сибирской нефти приносит существенно меньшую прибыль по сравнению со странами Персидского и Гвинейского заливов, Карибского моря и др., становясь экономически уязвимым в периоды низких мировых цен. Особенно это относится к восточному направлению, так как протяженность нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО) превышает 4 тыс. км, что существенно больше протяженности действующих экспортных нефтепроводов из Западной Сибири в европейские страны.

Поставки российского природного газа из Западной Сибири на европейский рынок из-за большой протяженности газопроводов проигрывают в экономической эффективности поставкам газа по действующим наземным и подводным газопроводам из Северной Африки, Ближнего Востока и Закавказья. Еще более сдержанно, особенно в периоды низких мировых цен на газ, можно оценить рентабельность и прибыльность масштабных проектов экспорта сибирского газа в восточном направлении – в страны АТР. Себестоимость добычи газа на месторождениях Восточной Сибири существенно выше, чем на месторождениях Западной, а расстояния транспортировки в Китай или отечественные порты Японского моря велики (протяженность строящегося газопровода «Сила Сибири» – 4 тыс. км).

Во многом аналогична ситуация с экспортом других видов сырья и полуфабрикатов – алюминия, круглого леса, пиломатериалов и т. д. Так, колоссальные транспортные расходы сибирские алюминиевые заводы несут не только при сбыте алюминия, но и при его производстве, завозя сырье – глинозем – из таких отдаленных стран, как Австралия, Гвинея, Венесуэла, Индия и др. В то же время совокупные транспортные издержки при производстве и сбыте алюминия из океанических стран, почти все заводы которых находятся поблизости от морских путей, в несколько раз меньше, чем аналогичные издержки алюминиевых заводов Сибири. Вследствие высоких транспортных издержек ценовая конкурентоспособность экспортируемого сибирского алюминия достигается лишь за счет значительно более низких, чем у западных производителей, оплаты труда и стоимости электроэнергии. Тем не менее из-за низких мировых цен на алюминий уже два года переносится ввод в действие полностью готовой первой очереди Богучанского алюминиевого завода. Следовательно, по эффективности экспорта сырья и полуфабрикатов Сибирь на внешних рынках существенно проигрывает приморским областям и странам, которые широко используют преимущества морского транспорта.

Не лучше ситуация и по объемам экспорта сырьевых и полупродуктовых товаров. Нынешние возможности Сибири несопоставимы с огромными масштабами потребностей в топливе и сырье многих стран АТР, особенно Китая. Экспорт нефти по нефтепроводу ВСТО и железной дороге в страны АТР в 2011 г. составил 15 млн т, тогда как только один Китай импортировал 254 млн т нефти, т. е. в 17 раз больше [7; 10]. Россия в 2011 г. экспортировала в Китай, Японию и Южную Корею 45 млн т каменного угля, однако его крупнейшими экспортёрами в мире являются две страны АТР – Австралия и Индонезия, суммарный экспорт угля которых в 14 раз превышал его поставки Россией на восточноазиатский рынок. Россия ввозит в КНР 13,6 млн т железной руды, но это всего лишь 2 % импортируемой Китаем руды, которой он обеспечивается главным образом из Австралии и Бразилии [Там же].

Рост поставок сибирских сырьевых ресурсов на внешние рынки, в том числе на восточноазиатский, серьезно ограничен также транспортно-логистическими возможностями отечественных железных дорог и морских портов. Резервы пропускной способности Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиба), оцениваемой в 100 млн т, уже почти исчерпаны; этот показатель для Байкало-Амурской магистрали (БАМа) составляет всего 12,5 млн т в год. В 2011 г. грузооборот только одного китайского Шанхая (590 млн т) был больше суммарного грузооборота всех портов России (536 млн т), а грузооборот 20 крупнейших портов стран АТР (5526 млн т) в 44 раза превосходил аналогичный показатель дальневосточных российских портов (125 млн т) [8]. Таким образом, и по объемам экспорта сырья Сибирь на внешних рынках существенно проигрывает приморским областям и странам, которые за счет широкого использования экономичного морского транспорта в массовых масштабах осуществляют экспортные поставки дешевых ресурсов по всему миру.

И все же фактор транспортно-географических ограничений не играет роковой роли в развитии сибирской экономики и расширении ее внешнеторговых связей, так как его удорожающее действие может быть в значительной мере ослаблено и даже устранено благодаря целевому осуществлению специальных стратегических мер. Кратко скажем только о двух таких мерах (направлениях).

Важным направлением следует считать намеченное «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года» и «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года» (утверждены Правительством РФ в 2008 г.) массовое строительство в районах с ограниченной транспортной доступностью Сибири новых железнодорожных линий и круглогодичных автодорог. К числу таких важнейших железных дорог отнесены: Северосибирская магистраль (Севсиб) от Нижневартовска до Усть-Илимска, линии Томмот – Якутск – Магадан, Лабытнанги – Салехард – Надым, Коротчаево – Курейка – Игарка – Дудинка, Курагино – Кызыл, Усть-Кут – Непа – Ленск и др. Рассматривалось также завершение строительства двух магистральных автодорог с твердым покрытием – «Колыма» (Магадан – Якутск) и «Виллой» (Усть-Кут – Мирный – Якутск).

Реализация данных крупных проектов действительно способна коренным образом изменить ситуацию к лучшему, что следует из нашей прогнозной оценки на 2030 г. размеров сокращения транспортных издержек при вводе в строй планируемых линий и дорог [2; 3]. В результате реализации этих проектов произойдет уменьшение транспортных издержек в почти 100 районах на большей части площади Сибири, вследствие чего резко расширится зона устойчивого транспортного обслуживания и откроется экономичный доступ к богатым ресурсным территориям, получающим благоприятные возможности для полноценного развития.

Вместе с тем в связи с планируемым массовым строительством железных и автомобильных дорог возникает несколько острых проблем. Во-первых, поражает колоссальная капиталоемкость многих проектов: требуемые ежегодные суммы инвестиций в целом сопоставимы с величиной доходов всего консолидированного бюджета России, но при этом приоритетность сооружения железнодорожных линий не установлена [3]. Во-вторых, все они выходят на Транссиб и БАМ, в связи с чем неизбежно увеличение объемов перевозок за счет поступления грузов с новых линий, что неминуемо приведет к «закупорке» обеих транзитных магистралей (если они останутся в неизменном состоянии). В-третьих, строительство новых линий и дорог не снимает главную коммуникационную проблему Сибири, связанную с преодолением барьера внутриконтинентального положения и сверхдальних затратных сухопутных расстояний.

Вторым важным направлением устранения удорожающего действия транспортно-географических ограничений следует считать создание на базе Транссиба трансконтинентального высокоскоростного коридора. Правительством РФ в 2013 г. утвержден инвестиционный проект «Развития Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей», который предусматривает увеличение к 2025 г. суммарной пропускной способности этих дорог на 25 млн т грузов [9]. Следует, однако, в целом согласиться со сле-

дующими критическими замечаниями экспертов [5] по поводу данного проекта, инициированного РЖД: долгие сроки реконструкции и модернизации магистралей, их неконкурентоспособность в сравнении с морским транспортом, некупаемость проекта, недостаточность планируемого повышения скоростей составов, отставание в конкуренции от других транзитных железнодорожных трасс, прежде всего выходящих из Китая. Заметим также, что рассматриваемые планы РЖД относятся к традиционному варианту реконструкции железных дорог без применения каких-либо прорывных технологий.

Трансконтинентальный коридор на основе Транссиба безусловно нужен, но он должен не столько служить целям организации транзитных и экспортных перевозок, сколько стать поясом более тесной хозяйственной консолидации и экономического развития прилегающих территорий. При этом следует исходить из того, что нужна не частичная реконструкция, а кардинальная модернизация Транссиба. При резком увеличении его пропускной способности принципиально важно добиться экономической конкурентоспособности сухопутного транзита по сравнению с морским путем. В настоящее время по Транссибу идет менее 1 % грузов, перевозимых между Западной Европой и Восточной Азией, так как стоимость транспортировки дальним морским путем существенно ниже более скоростных сухопутных вариантов.

Кардинальная модернизация Транссиба должна означать создание на его базе с помощью применения принципиально новых технических решений высокоскоростного транзитного евразийского транспортного коридора, обеспечивающего дешевизну перевозок, сравнимую с морскими. Одним из таких перспективных решений может быть сооружение Транссиба в эстакадном (надземном) исполнении. По имеющимся оценкам [6], только эстакадный вариант Транссиба способен обеспечить действительно высокую скорость следования поездов и безопасность движения (без пересечения на одном уровне других путей, городов и пр.), масштабную производительность и доходность, заметную конкуренцию морскому транспорту. Для осуществления столь крупного капиталоемкого мегапроекта транспортной инфраструктуры необходима разработка соответствующей мировым стандартам финансовой схемы, предполагающей создание консорциума из отечественных и зарубежных банков, страховых компаний, фондов и др.

При этом эстакадный вариант Транссиба будет специализироваться главным образом на скоростных контейнерных и пассажирских поездах, 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, что приоритет в выполнении магистралью транзитных функций серьезно ухудшает обслуживание прилегающей полосы и наносит ущерб функционированию многим связанным с железной дорогой поселениям. Модернизация Транссиба окажет сильнейшее мультипликативное общеэкономическое и социальное воздействие на прилегающую к нему обширную полосу, сделает ее приоритетной для нового мощного комплексного развития, превратит в стратегический территориальный резерв всей страны.

К прямым эффектам реализации рассматриваемого мегапроекта можно отнести следующие. Резкое снижение железнодорожных тарифов означает коренное сокращение транспортных издержек и стоимости перевозок, а в конечном счете – экономическое «приближение» Сибири к ведущим центрам страны и мира (в том числе к центрам стран АТР), морским и океаническим портам и устранение тем самым одного из главных тормозов развития макрорегиона. Произойдет значительное увеличение пропускной способности Транссиба, сопровождаемое ростом объемов перевозок, грузо- и пассажирооборота, что необходимо для масштабного разворота сырьевых ресурсов и конечной продукции Сибири в восточном направлении, более тесной хозяйственной консолидации и развития сибирских регионов. Россия, и прежде всего сибирские регионы, будут гарантированно получать ощутимые доходы от выполнения функций транспортного моста между Западной Европой и Восточной Азией.

Масштабный разворот сибирских ресурсов в восточном направлении возможен, следовательно, только тогда, когда будут сняты жесткие транспортно-логистические ограничения отечественных железных дорог и морских портов. Большой экономический потенциал стран АТР, и в первую очередь Китая, создает для Сибири в принципе благоприятные предпосылки расширения и углубления такого внешнеторгового сотрудничества. Вместе с тем существуют и серьезные риски, связанные с тенденцией превращения Сибири лишь в поставщика сырья и рынок сбыта потребительских товаров для «соседа с юга». Если в восточных районах России преобладают почти исключительно производства по добыче и первичной переработке сырья с низкой добавленной стоимостью, то в Китае на базе этого сырья создаются верхние «этажи» индустрии, где образуется основная часть добавленной стоимости.

Перспективное решение данной проблемы заключается поэтому не только в кардинальной модернизации железнодорожного транспорта и строительстве новых крупных морских портов на тихоокеанском побережье, но и прежде всего в максимально возможной переработке сырья и полуфабрикатов Сибири в более транспортабельную конечную продукцию. Обеспечение массовых, скоростных и дешевых перевозок по Транссибу коренным образом облегчает осуществление центрального направления модернизации сибирской индустрии, которое как раз и заключается в углублении переработки сырья путем организации конечных переделов в составе действующих базовых комплексов. В результате формирования верхних «этажей» нефтегазового, металлургического, лесного, химического и других комплексов основное значение приобретает не расширение в интересах развитых и новых индустриальных стран масштабов эксплуатации природных ресурсов Сибири, а глубина и завершенность их переработки. Коренным образом повысятся диверсифицированность и конкурентоспособность сибирской продукции, что создаст паритетные условия для углубления и расширения внешнеторгового сотрудничества с Китаем и другими странами АТР.

Таким образом, масштабный и эффективный разворот экономики России на восток обеспечивается при условии кардинального сокращения транспорт-

ных издержек за счет создания трансконтинентального высокоскоростного коридора на базе Транссиба и углубления переработки сибирского сырья. В свою очередь, благодаря решению данных проблем устраняется один из главных «тормозов» развития Сибири и резко возрастает эффективность ее хозяйственного комплекса. Сибирь закономерно становится наиболее экономически значимым и относительно самодостаточным макрорегионом России, обеспечивающим своей продукцией как западный, так и восточный вектор международных внешнеторговых связей страны.

Список литературы

1. *Безруков Л. А.* Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии. – Новосибирск : Академическое изд-во «Гео», 2008. – 369 с.
2. *Безруков Л. А.* Транспортно-географическое положение микрорегионов Сибири: методика и результаты оценки / Л. А. Безруков, Ц. Б. Дашпилов // География и природ. ресурсы. – 2010. – № 4. – С. 5–13.
3. *Безруков Л. А.* Транспортно-экономические барьеры в развитии Сибири / Л. А. Безруков // ЭКО: Всерос. экон. журн. – 2012. – № 7. – С. 56–73.
4. *Безруков Л. А.* Экономико-географическое положение Сибири в России и мире / Л. А. Безруков // География и природ. ресурсы. – 2014. – № 3. – С. 5–13.
5. *Зубов В. М.* Сибирское благословение / В. М. Зубов, В. Л. Иноземцев. – М. : АРГАМАК-МЕДИА, 2013. – 192 с. – (Научное сообщество).
6. *Краснов М. А.* Поиск новых транспортных стратегий России / М. А. Краснов // Транспортная стратегия России (план-проект). – Новосибирск, 2003. – С. 717–724.
7. *Мировая торговля и международные грузопотоки в 2012 г. (итоговый отчет).* – М. : Консалтинг. комп. «Влант», 2013. – 78 с.
8. *Стратегия развития морской портовой инфраструктуры до 2030 года.* – М. : Росморпорт, 2012. – 171 с.
9. *Технический перерыв // Эксперт-Сибирь.* – 2013. – № 50. – С. 44–52. – (Спец. обозрение «Активные инвестиции»).
10. *Хохлов В. А.* Справочные материалы по географии мирового хозяйства (2013) : стат. сб. / В. А. Хохлов. – М. : Консалтинг. комп. «Влант», 2013. – Вып. 2. – 122 с.

Strategy of the Russian Relations Shift to the East in the Context of Transport and Geographical Limits of Siberia

L. A. Bezrukov

V. B. Sochava Institute of Geography SB RAS, Irkutsk

Abstract. Insufficient validity of intention to turn Russia into energy and resource superpower by means of Siberian resources as well as major shift to the East is proved. Increase of Siberian resources supply to East Asian market is heavily limited both by low efficiency compared to that of competitors from littoral countries and transport and logistics capacity of national railroads and seaports. Basic ways of elimination of tightening transport and geographical limitations factor effect upon Siberia economy and expansion of its foreign trade are revealed. Major and efficient shift of Russia economy to the East can be ensured on con-

dition of radical transport spending cutdown by means of building high-speed transcontinental line on the base of Trans-Siberian railway and improving raw material processing.

Keywords: transportation costs, transport and geographical limits, transport and logistics facilities, transcontinental high-speed line, raw material resources, foreign trade, Siberia, Asia-Pacific region, Trans-Siberian railway.

Безруков Леонид Алексеевич

*доктор географических наук, профессор,
кафедра политологии, истории и регио-
новедения, исторический факультет
Иркутский государственный университет
664003, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1
тел.: 8(3952)334472
e-mail: bezrukov@irigs.irk.ru*

Bezrukov Leonid Alekseyevich

*Doctor of Sciences (Geography), Professor,
Department of Political Science, History
and Regional Studies Faculty of History
Irkutsk State University
1, K. Marx st., Irkutsk, 664003
tel.: 8(3952) 334472
e-mail: bezrukov@irigs.irk.ru*