

## **Сибирь в экономике России и проблемы восточного вектора ее внешнеторговых связей**

Неопределенность перспектив Сибири во многом связана с распространенными представлениями об якобы нерентабельности и сверхзатратности ее освоения, дотационности и слишком дорогой цене нынешнего «содержания». Почему все же возникают устойчивые суждения о нерентабельности и дотационности Сибири? Неужели крупнейшие по индустриальному и экспортному потенциалу сибирские регионы не могут «выживать» без постоянной федеральной поддержки? Представляется, что основная исходная причина возникновения упреков в адрес Сибири заключается в использовании искаженной статистической информации, которая искусственно занижает реальный вклад макрорегиона в общероссийские экономические показатели.

Официальная статистика сильнее всего занижает основные экономические показатели макрорегиона вследствие учета значительной их части по месту регистрации (обычно в Москве или Санкт-Петербурге) головных офисов вертикально-интегрированных компаний, контролирующих сибирские предприятия, а также применения специальных финансовых схем и механизмов. Об этом можно судить по динамике ряда показателей Сибири в сравнении с аналогичными показателями Москвы. Динамика обобщающего экономического показателя – ВРП – говорит о повышении доли Москвы и снижении доли Сибири. Еще более нагляден пример с изменением удельных весов экспорта: в динамике это симметричное зеркальное отражение того факта, что рост Москвы идет главным образом за счет Сибири.

В итоге очень значительная часть финансовых ресурсов, имеющих сибирское «происхождение», минует бюджетные системы самих регионов Сибири, распределяясь сразу между федеральным бюджетом, бюджетом Москвы (или Санкт-Петербурга) и финансово-промышленными группами, контролирующими базовые предприятия макрорегиона. Общий объем налоговых и других доходов, перечисленных сибирскими регионами в 2014 г. в федеральный бюджет, почти в 18 раз превышал сумму выделенных им из этого бюджета трансфертов или безвозмездных поступлений.

Сложившиеся в настоящее время резкие диспропорции между объемами производства Сибири и объемами получаемых ею доходов выходят за всякие разумные пределы. Между тем, благодаря высокой эффективности работы промышленности, Сибирь в целом финансо-

во самодостаточна, а представления о дотационности и «нерентабельности» макрорегиона явно некомпетентны.

В условиях провозглашенного высшим руководством России курса на разворот значительной части международных хозяйственных связей в восточном направлении, прежде всего на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) возникает целый ряд взаимосвязанных вопросов. 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? Каковы существующие транспортно-логистические возможности и ограничения такого разворота? Насколько экономически эффективна активизация сотрудничества со странами АТР с учетом фактора транспортных издержек? Какие преимущества в результате может получить Сибирь?

С точки зрения экономической выгоды у масштабного разворота сибирских природных ресурсов на восток имеются серьезные проблемы. Расчетным путем нами выявлено, что граница зон влияния Западноевропейского и Восточноазиатского рынков проходит в Сибири примерно по западной части Иркутской области. Фактические материалы также показывают, что в сибирских регионах к западу от нее преобладает экспорт западной ориентации, к востоку – экспорт восточной ориентации. Получается, что центральная часть Сибири находится на крайней периферии каждого из двух ключевых мировых рынков, т. е. на максимальном удалении от них.

Главная географическая особенность положения Сибири – исключительно большая удаленность ее от незамерзающих морей и ключевых мировых рынков – Западной Европы, США и Восточной Азии. Суть проблемы состоит в том, что эффективность морских перевозок в разы и даже десятки раз превышает эффективность перевозок сухопутными видами транспорта. Поэтому уникальность положения Сибири относительно Мирового океана определяет небывалый для других регионов и стран повышенный уровень транспортных издержек. Следовательно, по эффективности экспорта сырья и полуфабрикатов Сибирь на внешних рынках существенно проигрывает приморским областям и странам, которые широко используют преимущества морского транспорта.

Далее сопоставим современные возможности объемов экспорта Сибири с огромными масштабами потребностей в топливе и сырье многих стран АТР, особенно Китая. По подавляющему большинству видов сырьевых товаров Россия обеспечивает менее 5–10 % общего их импорта Китаем; только по круглому лесу и пиломатериалам доля России в китайском импорте превышает 25 %. В перспективе ситуация существенно не меняется.

Рост поставок сибирских сырьевых ресурсов на Восточноазиатский рынок 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). Таким образом, по объемам экспорта сырья и своим транспортно-логистическим возможностям Сибирь на внешних рынках также существенно проигрывает приморским областям и странам, которые за счет широкого использования экономического морского транспорта в массовых масштабах осуществляют экспортные поставки дешевых ресурсов по всему миру.

Каким же образом реализовать курс на разворот российской экономики в восточном направлении, чтобы этот разворот стал важным рычагом развития Сибири? Из всего комплекса конкретных мер в данном отношении назовем только две основных. Первой из них следует считать постепенное сокращение в экспорте Сибири доли сырья и полуфабрикатов и их глубокую переработку в более транспортабельную конечную продукцию (готовые изделия), отличающуюся высокой добавленной стоимостью. Вторым важным направлением следует считать кардинальную модернизацию Транссиба с созданием на его базе с помощью применения принципиально новых технических решений трансконтинентальной транзитной сверхмагистрали, или высокоскоростного евразийского транспортного коридора, обеспечивающего дешевизну перевозок, сравнимую с морскими. Используя новые шансы и возможности, которые предоставляет усиление восточного вектора российской экономики, Сибирь из территории, выполняющей преимущественно функции добычи, транзита и экспорта сырьевых ресурсов, может стать наиболее экономически значимым и относительно самодостаточным макрорегионом России.