

Информация об авторе

Олейников Илья Васильевич — кандидат исторических наук, доцент, кафедра политологии и истории, исторический факультет, Иркутский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Карла Маркса, 1, e-mail: ilyavasilich@yandex.ru.

Author

Oleynikov Ilya Vasilievich — PhD in Historical Sciences, Associate Professor, Chair of Political Science and History, History Faculty, Irkutsk State University, 1, Karl Marx Str. 664003, Irkutsk, e-mail: ilyavasilich@yandex.ru.

УДК 332.1(571.5)

Ю. А. РАДДАЦ

ББК 65.04(253.5)

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ БАЙКАЛЬСКОГО РЕГИОНА

В статье раскрываются основные преимущества Байкальского региона на современном этапе развития Российской Федерации. Обосновывается необходимость перевода региона в стратегически важные. Освещаются основные проблемы развития региона и пути выхода из данной ситуации.

Ключевые слова: социально-экономическое развитие, геополитические интересы, географическое положение, стратегическое значение региона.

YU.A. RADDATS

THE ISSUES AND PROSPECTIVES OF THE BAIKAL REGION'S DEVELOPMENT

The main advantages of the Baikal region in a contemporary economic situation are revealed within the paper. The possibility of the region's status changing — from subsidized to «the engine of growth» — is proved. The main problems of the region's development and the way out from this situation are covered.

Keywords: social and economic development, geopolitical interests, geographical position, strategic importance of the region.

В геополитическом плане в современном быстроменяющемся мире ситуацию можно охарактеризовать усилением процессов глобализации в условиях существования практически однополярного мира. Постепенно Запад втягивает в орбиту своих интересов все больше стран и регионов. При этом наиболее благоприятные условия в этом процессе складываются для приграничных и трансграничных регионов. На фоне этих процессов происходит стремительное развитие стран Азиатского

региона. Добавив ко всему этому санкционную политику Запада в отношении России, и нам становится понятной огромная значимость азиатского вектора в геополитической стратегии России, что обусловило необходимость разработки и реализации диверсифицированной региональной политики вхождения в данные процессы с ясным пониманием национальных приоритетов и преимуществ.

Как отмечает в своей статье А.Б. Андреев, если посмотреть на происходящие процессы с точки зрения стратегической значимости, то Байкальский регион, будучи частью российско-китайского трансграничья, приобретает огромное значение для устойчивого социально-экономического развития нашей страны, дает возможность России реализовать свои геополитические интересы и обеспечить тем самым свою национальную безопасность, привлечь на эти территории национальные и транснациональные корпорации, продвигать свои интересы на международной арене [1].

Подтвердить данную точку зрения мы можем следующими факторами: географическое и геополитическое положение Байкальского региона, природные ресурсы, рекреационные ресурсы. К факторам значимости относится также выгодное транспортно-географическое положение.

В Байкальский регион входят три субъекта РФ, объединяемые принадлежностью к бассейну оз. Байкал — феномену мирового значения. Сегодня это Иркутская область, Республика Бурятия, Забайкальский край. До недавнего времени отдельными субъектами РФ были Усть-Ордынский Бурятский автономный округ (вошел в состав Иркутской области) и Агинский Бурятский автономный округ (вошел в состав Забайкальского края). Общая площадь региона составляет 1558,1 тыс. км², население — 4586,5 тыс. чел. (на 1 января 2008 г.).

Регион обладает всеми признаками ландшафтно-экологической и хозяйственно-культурной целостности.

Глобальная роль Байкала постоянно возрастает. Оценка, охрана и оптимизация использования природных ресурсов, к важнейшим из которых относятся водные, — одна из наиболее сложных и востребованных проблем современности. Нарастающая нехватка чистой воды в мире определяет важность Байкала для будущих поколений. С ухудшением ситуации геополитическая роль России в этом вопросе, прежде всего благодаря Байкалу, может стать ключевой. Одновременно воды Байкала — это основа огромного гидроэнергетического потенциала региона, имеющего мировое значение. Кроме того, высокая научная значимость многоплановых исследований озера давно сделала его одной из самых известных мировых «природных лабораторий», причем число интереснейших решаемых задач постоянно увеличивается.

Рассматриваемая территория находится между Сибирью и Дальним Востоком России и одновременно между северно-арктической и

центрально-пустынной Азии, т.е. занимает в этом смысле срединное физико-географическое положение. В регионе расположен один из главных мировых водоразделов между водосборами Северного Ледовитого океана (бассейны Енисея и Лены), Тихого океана (бассейн Амура) и восточной частью Центральной Азии. Именно здесь на орографических барьерах ослабевают воздушные потоки с Атлантического и Тихого океанов, с Арктики и южных территорий.

Исключительно велика роль Байкальского региона в общественном территориальном разделении труда. Он относится к числу основных источников удовлетворения внутренних и экспортных потребностей России в разнообразных природных ресурсах. В этом смысле особенно выделяется Иркутская область, которая занимает седьмое место в стране по величине суммарного природно-ресурсного потенциала, образуемого минерально-сырьевыми, гидроэнергетическими, водными и лесными ресурсами. В регионе наблюдается положительный районный и градообразующий эффект крупного гидроэнерго-строительства: самые низкие в стране тарифы на электроэнергию характерны именно для Иркутской области, что играет роль ключевого конкурентного преимущества ее энергоемких предприятий. Уникальным разнообразием руд цветных металлов обладает Забайкальский край. Байкал и его побережье — источник водных и рекреационных ресурсов планетарного значения.

Природно-ресурсный потенциал (ПРП) — основа социально-экономического развития Байкальского региона. На территории региона имеются практически все виды природных ресурсов, но преобладают минеральные (в Иркутской области и Забайкальском крае), водные (в Иркутской области и Республике Бурятия), лесные и гидроэнергетические (в Иркутской области), земельные и рекреационные (в Республике Бурятия).

Топливо-энергетические ресурсы представлены жидкими и газообразными углеводородами, каменными и бурыми углями, ураном и торфом. Месторождения углеводородного сырья открыты и частично разведаны в пределах Сибирской платформы (южная часть Лено-Тунгусской нефтегазоносной провинции). Здесь же, а также в межгорных котловинах Забайкалья, выявлены месторождения каменных и бурых углей, а в юго-восточной окраинной части Забайкальского края и в северо-восточной части Республики Бурятия — урана. На территории как Иркутской области, так и Забайкалья известны месторождения торфа.

На начало XXI в. прогнозные ресурсы углеводородного сырья Сибирской платформы (в границах Иркутской области) оценивались по нефти более чем в 2 млрд т, по газу в 7,5 трлн м³. Разведано 14 месторождений, наиболее крупные из которых Верхнечонское нефтегазоконденсатное и Ковыктинское газоконденсатное.

Для развития региона важно наличие ресурсов черных, цветных, редких и благородных металлов. Известны многочисленные место-

рождения железных руд, однако государственным балансом запасы учтены только 11, расположенные в Иркутской области и Забайкальском крае. Их суммарные подтвержденные запасы 2,9 млрд т руды, или 0,9 млрд т металлического железа, что составляет 5,04 и 4,2% соответствующих запасов России [7].

Водные ресурсы относятся к числу важнейших природных факторов социально-экономического роста Байкальского региона. В целом использование водных ресурсов в регионе не превышает нескольких процентов от возможного, поэтому проблема имеет не количественный, а качественный характер и связана с загрязнением водных объектов в результате антропогенного воздействия. Тем не менее, локальные проблемы обеспечения населения, промышленности и сельского хозяйства водой в отдельных маловодных районах региона существуют.

В разных сферах материального производства роль земельных ресурсов переоценить сложно. В сельском хозяйстве земля — это основное средство производства. Такое же значение земельные ресурсы имеют и в лесном хозяйстве, где они являются одним из важнейших условий существования лесных ресурсов и во многом определяют их количественный и качественный состав. В 1990–2007 гг. отмечено сокращение площади сельскохозяйственных угодий в целом по всем трем субъектам, что напрямую связано с выбытием их из сельскохозяйственного оборота. Основной причиной сокращения площади угодий, используемых для производства сельскохозяйственной продукции, стало прекращение деятельности предприятий и организаций, крестьянских (фермерских) хозяйств и перевод большей части освободившихся земель в фонд перераспределения земель. Необходимо отметить, что реальное выбытие продуктивных земель очень масштабно. Ранее переведенные в категорию земель запаса сельскохозяйственные угодья зарастают кустарником и мелколесьем, теряют свою сельскохозяйственную ценность.

Ресурсный потенциал охотничьего хозяйства Байкальского региона характеризуется большим разнообразием и богатством животного мира, что связано с особенностями природы региона, сочетанием равнинных и горных ландшафтов, значительным воздействием большой водной массы оз. Байкал и различиями в климате. За последние 10 лет в охотничьем хозяйстве региона произведены коренные и глубокие преобразования. Это выразилось в реорганизации бывших организационных структур (коопзверо-промхозы и госпромхозы) в различного рода акционерные общества и товарищества с ограниченной ответственностью и другие формы собственности. Если до этого времени расходы по ведению охотничьего хозяйства осуществлялись за счет государства, то сейчас вновь созданные предприятия обязаны вести хозяйство на свой страх и риск. В структурном отношении стали преобладать любитель-

ские формы хозяйствования — общества охотников и рыболовов, организованные в каждом административном районе.

На этом «реорганизуемом» фоне, положительные последствия которого пока не просматриваются, все больше усиливается негативное влияние на ресурсы ценных промысловых животных усиления пресса промысла и антропогенных факторов. В сложившейся ситуации охотничий промысел в его традиционном понимании, т.е. когда для значительной части населения охота в том или ином районе является основным занятием, все больше утрачивает прежние позиции. Так, в Иркутской области за последние 20 лет количество районов, утративших охотопромысловую специализацию, увеличилось вдвое. В настоящее время только в семи из 33 административных районов области охотничий промысел продолжает сохраняться на прежнем уровне.

М.П. Балдано отмечает, что уже сегодня в регионе необходимо задуматься о возрождении крупного на востоке страны промышленно-хозяйственного комплекса, так как далее к востоку и северу расположены лишь отдельные, большей частью отраслевые, промышленные узлы [3]. Поэтому он по праву выступал и выступает мощной базой освоения дальневосточных и северных районов России. Байкальский регион — полигон реализации ряда программ общегосударственного значения: энергетической, транспортной, золотовалютной и пушно-меховой, производства цветных металлов, лесопромышленной, отдельных отраслей оборонного комплекса, рекреационно-туристической. Как уже говорилось, в будущем следует делать ставку на громадные и высококачественные запасы пресных вод оз. Байкал, международное стратегическое значение которых неуклонно возрастает.

Географическое и геополитическое положение Байкальского региона также выгодно отличается от соседних регионов, что подчеркивает в своей статье Т.В. Колпакова [6]. Располагаясь между Сибирью и Дальним Востоком, эта территория, имеющая хорошие выходы в страны Центральной и Восточной Азии, всегда использовалась Россией для установления контактов и торговли с этими странами, а также служила базой для освоения Ближнего Севера и Приамурья. В советское время она стала военно-стратегическим плацдармом, а в экономическом плане превратилась в транзитно-буферный регион.

В настоящее время, когда Россия стала открытой мировому сообществу, стратегическая роль географического положения Байкальского региона еще более усилилась. Этому способствовало, прежде всего, его транспортно-географическое положение, о чем говорится в статье В. Дамбаева [5]. Регион представляет собой звено межконтинентальных транзитных железнодорожных магистралей — Транссибирской и Байкало-Амурской, имеет прямые железнодорожные выходы на Китай и Монголию. По его территории проходят все магистральные транспор-

тно-коммуникационные линии связи, международные и внутрироссийские авиалинии, включая кросс полярные маршруты между странами Южной и Юго-восточной Азии, а также американским континентом.

Важную роль играют этнокультурные особенности Байкальского региона. Это место взаимопроникновения мировых цивилизаций: индустриальной христианской, кочевнической буддийской, таежной языческой. Регион является центром буддизма России; здесь происходит мирный сплав западных и восточных менталитетов, развито полиэтническое природопользование. Это один из центров эволюции современного человека, место происхождения многих народов, серьезно повлиявших на историю цивилизации. Наиболее древние памятники присутствия человека на Байкале датируются временем свыше 700 тыс. лет, а список археологических памятников насчитывает свыше 600 стоянок, городищ, петроглифов, могильников и др.

Поскольку сегодня важнейшее условие входа в глобальные социальные-экономические сети и контакта с постиндустриальным миром — это производство знаний и уровень развития науки, необходимо отметить все потенциальные возможности Байкальского региона, включая мощный научный комплекс и высокий образовательный уровень трудовых ресурсов. В частности, по удельному весу людей, имеющих высшее образование и научные степени докторов и кандидатов наук, он занимает одно из ведущих мест в России.

Таким образом, Байкальский регион по своему географическому и геополитическому положению, природному, ресурсному, экономическому, этнокультурному и кадровому потенциалу, а также благодаря оз. Байкал представляет собой главный стратегический регион на востоке России, важнейший опорный плацдарм социально-экономического развития страны. Проблема в том, что внутренние цены на российские сырьевые ресурсы и энергоносители на 30–50% выше мировых при таком же их занижении при вывозе за границу, что, на мой взгляд, тормозит развитие отечественного производства и является величайшей экономической диверсией против нашей страны в интересах геополитических конкурентов. Именно стратегия собственного освоения и переработки ресурсов Байкальского региона должна иметь первостепенное геополитическое значение. Как подчеркнул академик Н.Л. Добрецов: «если мы не будем иметь передовых технологий и средств компенсации экологического ущерба, то нашими ресурсами овладеют страны, располагающие необходимыми для этого технологиями и капиталами, а сибиряками придется довольствоваться ролью дешевой рабочей силы при своих ресурсах».

Устойчивое функционирование транспортной системы на всей территории Российской Федерации является гарантией единства экономического пространства страны. Транспортная доступность и проница-

емость всех без исключения территорий необходима для: свободного перемещения людей, товаров и услуг; развития конкуренции и свободы предпринимательства; улучшения условий и повышения уровня жизни населения; обеспечения целостности и национальной безопасности страны и ее интеграции в мировое экономическое пространство.

При этом главные функции транспортной системы на всех исторических этапах развития страны остаются неизменными. Транспорт обеспечивает единство национальных и региональных товарных рынков, взаимосвязь регионов и подвижность граждан. Без транспорта невозможно экономическое освоение новых территорий и месторождений полезных ископаемых, которые являются жизненно необходимыми в условиях роста и структурной перестройки экономики.

После Транссибирской железной дороги вторым по масштабности мега проектом в этой сфере стало строительство Байкало-Амурской магистрали. БАМ — одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире — пролегает по территории Иркутской, Читинской, Амурской областей, республик Бурятия и Якутия, Хабаровского края. Наряду с Транссибирской магистралью БАМ служит вторым сквозным выходом страны к Тихому океану. Длина основного пути БАМ (Тайшет — Советская Гавань) составляет 4287 км. Стоимость строительства БАМ в ценах 1991 г. составила 17,7 млрд р. Таким образом, этот проект стал самым дорогим инфраструктурным проектом в истории СССР. Магистраль проектировалась как составная часть комплексного проекта по освоению значительных природных богатств районов, по которым она проходит.

И вот тут первостепенное геополитическое и социально-экономическое значение приобретает дальнейшее развитие транспортного комплекса Сибири и Дальнего Востока. Обеспечение надежных связей со всеми регионами страны, вовлечение в эксплуатацию богатейших природных ресурсов и приток в эти районы трудоспособного населения, резкий подъем экономики и увеличение ВВП, устойчивое развитие Сибири и Дальнего Востока в составе единого геополитического и социально-экономического пространства Российской Федерации. Геополитические интересы России требуют объявления Байкальского макрорегиона наряду с Дальним Востоком, стратегическим регионом России, для которого должны быть созданы центры притяжения товарно-материальных, информационных, людских и финансовых потоков.

Н.Н. Булатова говорит в своей статье, что Россия находится на пересечении глобальных транспортных путей, связывающих ведущие мировые центры хозяйственной деятельности — Западную Европу, Северную Америку и Юго-Восточную Азию [4]. В условиях глобализации они все более остро нуждаются в ускорении товарообмена. Транспортные трансконтинентальные системы приобретают в этих условиях растущее стратегическое значение в геополитике. Построив транспортный коридор

дор, Россия капитализирует свое уникальное географическое положение моста между Европой и Азией.

Сейчас основные транспортные потоки направлены через Суэцкий канал, пропускная способность которого исчерпана. Обеспечить растущий товарооборот можно только новыми коридорами по суше с мульти-модальными перевозками. Для современной России мега проектом мог бы стать проект строительства Интегральной евразийской транспортной системы (ИЕТС), предполагающий объединение в единую сеть евразийских транспортных путей и современных средств связи.

Проектом предусмотрено строительство 47 тыс. км магистральных железнодорожных путей, 120 тыс. км магистральных автомобильных дорог, прокладку 23 тыс. км оптоволоконного кабеля. Предполагается, что он будет реализован поэтапно. Оснащение системы современным телекоммуникационным оборудованием позволит создать на транспортных терминалах логистические центры большой пропускной способности, регулирующие процесс доставки грузов с максимальной скоростью и надежностью, а также даст толчок к созданию современной информационной инфраструктуры в азиатской части России.

Проект позволит укрепить геополитические позиции России в качестве транспортного моста между мировыми экономическими зонами; обеспечит территориальную связанность страны; повысит инфраструктурную составляющую экономики; сделает возможным ускоренное хозяйственное освоение природных богатств Сибири и Дальнего Востока и ускорит экономическое и социальное развитие этих отдаленных территорий. Реализация проекта также будет способствовать решению поставленной Президентом Российской Федерации задачи создания 25 млн новых высокотехнологичных рабочих мест. И опять же на первое место вновь выходит Байкальский макрорегион.

Таким образом, мы приходим к следующим выводам:

1. Байкальский регион является ключевым параметром развития транспортной системы Сибири и Дальнего Востока в условиях развития сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

2. Назрела необходимость вовлечения природных ресурсов в хозяйственную деятельность региона.

3. Необходимо создавать центры притяжения товарно-материальных, информационных и людских ресурсов на территорию региона.

4. Дальнейшее развитие невозможно без восстановления транспортной инфраструктуры внутри Байкальского региона — это и восстановление, и строительство автодорог высокого качества, и восстановление, пожалуй, это первостепенная задача, системы малой авиации, а соответственно восстановление сети аэропортов по всему региону.

Современная российская экономика характерна беспрецедентным в мировой истории соотношением: страна потребляет продуктов по

стоимости примерно в 1,5 раза больше, чем создает. Такая ситуация объясняется на 1/3 недовозмещением, следовательно, ускоренным износом основных производственных фондов, созданных главным образом в советское время, на остальные 2/3 — демпинговой распродажей за границу природных сырьевых ресурсов. Центральная власть проводила и проводит политику безвозмездного выкачивания ресурсов из Байкальского региона, как из колонии. А это, в свою очередь, негативно отражается на уровне и условиях жизни сибиряков — жителей региона. По предварительным оценкам, общий объем вывоза энергоресурсов в 5–6 раз превышает собственное энергопотребление региона.

Объективно Сибирь, и особенно Байкальский регион, в современных условиях все более приобретает в мире ключевое экономическое и геополитическое значение, а также потенциальную возможность стать исходным пунктом глобального поворота на путь устойчивого развития.

В аналитическом докладе на БЭФ в 2012 г. отмечалось, что очень острыми продолжают оставаться следующие проблемы, как уже говорилось: неэффективная структура экономики, низкий уровень социально-экономического развития, отсутствие эффективной стратегии развития региона, сложная демографическая ситуация, слабо развитые связи с внутренним национальным и внешними рынками [2].

Как общий можно сделать следующий вывод о том, что в период глобализации в условиях политической и экономической открытости Российской Федерации внешнему миру приоритетное развитие должны получить приграничные регионы, обладающие выгодным геополитическим, транспортно-географическим положением, богатым этнокультурным наследием, перспективными природно-ресурсным и экономическим потенциалами развития. Именно к числу таких регионов относится Байкальский регион. Однако в настоящее время преимущества, которые дает региону его трансграничное положение, не используются в полной мере, обуславливая сохранение сложнейшей социально-экономической обстановки.

Список использованной литературы и источников

1. Андреев А. Б. Геополитический аспект трансграничного взаимодействия России и Китая (на примере Байкальского региона) / А. Б. Андреев // Проблемы устойчивого развития региона: материалы 5 школы-семинара молодых ученых России. — Улан-Удэ : БНЦ СО РАН, 2009. — С. 75-77.
2. Кривов В. Д. Актуальные проблемы развития Байкальского региона и Дальнего Востока. Создание международного транспортного коридора «Европа — Россия — АТР» / В. Д. Кривов // Байкальский международный экономический форум: материалы междунар. экон. конф. «Новая экономика — новые подходы». Аналитический доклад (Проект на 3 сентября 2012 г.). — М., 2012.
3. Балдано М. П. Социально-экологические аспекты геополитических проблем Байкальского региона / М. П. Балдано // Байкальский регион и геополитика Центральной Азии: история, современность, перспективы. — Иркутск, 2004. — С. 73–80.

4. Булатова Н. Н. Формирование интегрированной транспортнологистической системы Байкальского региона / Н. Н. Булатова // Вестник ВСГТУ. — 2011. — № 4 (35). — С. 154–161.

5. Дамбаев В. Перспективы развития транспортной системы Байкальского региона / В. Дамбаев // Инноватор. — Улан-Удэ, 2014.

6. Колпакова Т. В. Роль и место Байкальского региона в геополитической стратегии Российской Федерации / Т. В. Колпакова // Актуальные проблемы современных общественно-политических феноменов: теоретико-методологические и прикладные аспекты: материалы II междунар. науч-практ. конф. Прага, 13–14 марта 2014 г. — Прага, 2014.

7. Природноресурсный потенциал Байкальского региона [Электронный ресурс]. — URL : <http://irkpiedia.ru/atlas/resours/text/razdel2.html>.

Информация об авторе

Раддац Юрий Алексеевич — преподаватель МОУ ИрМО Листвянская СОШ, магистрант, кафедра экономики и государственного управления, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: raddac0402@mail.ru.

Author

Raddats Yury Alekseevich — PhD student, Chair of Economics and Public Administration, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin Str., 664003, Irkutsk, e-mail: raddac0402@mail.ru.

УДК 339:977

А.Б. РИНЧИНОВ

ББК 65.5

ПЕРСПЕКТИВЫ ГАЗОПРОВОДА «СИЛА СИБИРИ»

Исследуется история создания и перспективы развития газопровода «Сила Сибири». Анализируются перспективы китайского рынка сбыта российских энергоресурсов, а также стран-конкурентов.

Ключевые слова: Восточная Сибирь — Тихий океан, Сила Сибири, энергетика, структура импорта и спроса.

A.B. RINCHINOV

PROSPECTS OF «POWER OF SIBERIA»

This article discusses some aspects of pipeline transportation, history and the current status of pipeline systems, more attention paid to «Power of Siberia». The article examines the future of the Chinese market for Russian potential oil and gas supply in the context of the transformation of Chinese trade balance.

Keywords: East Siberia — Pacific Ocean, Power of Siberia, Energy development, import structure, consumption structure.