

# Государство и общество в формировании транспортной зоны «Север — Юг»

Н.В. ТАБАКОВ, академик РАН, лауреат Государственной премии СССР



**В ранее опубликованных материалах нами отмечалось, что идущие в мире процессы выдвигают перед Россией стратегическую задачу — стать одним из полицентрических образований мировой экономики, что означает неизбежность развития международных транспортных коридоров на территории страны. Однако в отношении Урало-Западно-Сибирского территориально-производственного комплекса следует говорить не только об использовании транзитного потенциала этой территории, но и о его вхождении на потенциально емкий азиатский рынок, где он реально может развивать свои технологические преимущества.**

Мы уже неоднократно указывали на необходимость формирования территориально-производственных комплексов (ТПК), процессы самоорганизации которых должны базироваться на сильно неравновесных процессах, обеспечивающих возникновение новых структур, иерархически более высокого ранга относительно субъектов РФ. Говорилось также об объективно существующих предпосылках к формированию такого ТПК в Урало-Западно-Сибирском регионе, причем его образование значимо как для России, так и для евроазиатского пространства. В этом случае важно не только опережающее транспортное освоение территорий ТПК, но и принципиально иное развитие здесь транспорта. Роль транспортных коридоров также существенна в формировании надсубъектного территориально-производственного комплекса. Однако исключительно большое значение в нем, как нам представляется, должна иметь транспортная зона (полоса, пространство между границами), формирующаяся по всей Тюменской области в меридиональном направлении между Северным морским путем и южной границей страны, с вхождением в транспортную сеть Средней Азии.

Эта транспортная зона уже сегодня представляет комплекс различных транспортных коммуникаций, включающих автомобильные и железные дороги, морской, речной, авиационный и трубопроводный транспорт, имеющих тенденцию к дальнейшему развитию в единую транспортную систему. Этим

во многом определяются процессы формирования интенсивного и экстенсивного путей развития ТПК, а в дальнейшем — использование транзитного потенциала территории как в широтном, так и в меридиональном направлениях.

Является существенным и то обстоятельство, что эта транспортная зона проходит по территориям промышленного освоения, обладающим избыточными энергоресурсами, позволяющим формировать здесь государственную промышленную и социальную политику, направленную на освоение территорий Крайнего Севера и других приравненных к ним российских территорий, концентрирующих в себе планетарные природные ресурсы.

Формирование транспортной зоны всегда сопряжено с широким кругом проблем, прежде всего связанным с промышленным и социальным развитием территорий. Примером этому является проявляемое сегодня внимание к созданию транспортного коридора «Урал Промышленный — Урал Полярный», являющегося фрагментом такой зоны. Создание этого коридора — автомобильной и железной дорог — было обосновано в Концепции строительства магистральных автомобильных дорог в Западно-Сибирском регионе, разработанной в 1996 году. Она была рассмотрена и одобрена на различных уровнях, включая Государственную Думу Федерального Собрания РФ, и положена в основу соглашения «О сотрудничестве в развитии транспортной инфраструктуры», подписанного в 1998 году руководителями государ-

ственных органов исполнительной и законодательной власти шести субъектов РФ и руководителем ФДС России.

Прежде чем рассмотреть задачи формирования транспортного коридора «Урал Промышленный — Урал Полярный», отметим известное свойство — вдали от равновесия (в условиях, например, дефицита энергии и вещества) взаимодействие самоорганизующихся одноранговых систем может предопределять их переход в иерархически более высокий ранг. При этом их взаимодействие должно носить целенаправленный взаимосогласованный характер, что приводит, как правило, к многократному превышению суммарного потенциала всех отдельных самоорганизующихся систем. Развитие транспортной инфраструктуры как раз и должно приводить к пространственно-временным соответствиям взаимодействий между связываемыми ею системами. Концентрируя по определенным направлениям транспортные потоки, определяя экономические и социальные связи, изменяя плотности и скорости потоков на территории, транспорт неизбежно должен давать ряд нелинейных эффектов. Следует подчеркнуть также, что в самоорганизующихся системах транспорт должен обеспечивать снижение удельных энергозатрат и повышение скоростей транспортных потоков или, другими словами, оборачиваемости капитала. Этим объясняется системообразующая роль транспорта, направленная на достижение эффекта синергии в самоорганизующихся системах. Безусловно, в условиях открытости социально-экономической системы (СЭС) внешней относительно государства и конкурентной ей среде, при разработке крупных проектов следует выделять качественные и количественные показатели развития транспорта и промышленности, обеспечивающие конкурентоспособность продукции и «устойчивость» развития формирующегося ТПК.

Исходя из общесистемных представлений, важно отметить следующее:



Участок автомобильной дороги, входящей в меридиональный автодорожный коридор Тюмень – Сургут – Надым – Салехард

транспортная инфраструктура должна опережать развитие структур, которые она связывает. При этом развитие транспортных коридоров с внешней средой относительно ТПК или государства (как центральных образований), обладающей большими конкурентными преимуществами, должно иметь пространственно-временное отставание, посредством чего обеспечивается естественная «изолированность» от тех преимуществ внешней среды, которые ТПК и государство намерены преодолеть за это время. Иначе неизбежны потери материальных, финансовых и трудовых ресурсов, в результате которых формирование центральных образований станет нереальным.

Отвечает ли этим критериям решение задач по формированию транспортного коридора «Урал Промышленный — Урал Полярный» и, в целом, обозначенной выше транспортной зоны? Если рассматривать транспортную зону, то нет. Она сегодня не имеет соответствующего обоснования и не обозначена какими-либо документами, формируется фрагментарно, со всеми издержками такого развития. Собственно, зона стала складываться во второй половине 60-х годов прошлого столетия, когда в меридиональном направлении от Тюмени началось строительство железной дороги в ущерб, например, сооружению в этом направлении автомобильной дороги Тюмень — Сургут — Салехард. Сегодня ее формирование связано с необходимостью «преодоления» многих недостатков, которых можно было изначально

не избежать: положение в плане, параметрах, капитальности, коридорности прокладки различных линейных коммуникаций и т.д.

Рассматривая процесс создания транспортного коридора «Урал Промышленный — Урал Полярный», сегодня можно однозначно говорить только о намерении организовать устойчивый неравновесный процесс, направленный на получение минерального сырья и продуктов его первичной переработки и основывающийся на энергоемком, экологически «затратном» производстве. Однако для развития ТПК и транспорта важно понимание дальнейшего направления данного процесса. Так как его детальное рассмотрение не входит в задачи данной статьи, обозначим следующее.

**А.** Повышение объемов производства минерального сырья направлено сегодня на увеличение объема внутреннего потребления в стране или на увеличение экспорта? Ведь с 1991 года доля России в общемировом потреблении, например, алюминия, меди, никеля, свинца резко снизилась.

Если преследуется цель повышения объемов внутреннего потребления, необходимо усложнение структуры экономики: развитие машиностроения, стройиндустрии и т.д. Развитие промышленности должно в первую очередь ориентироваться на внутренний рынок, на повышение устойчивости (гомеостаза) СЭС — другими словами, на формирование ТПК. Именно в рамках создания ТПК можно реализовать задачи принципиально иного развития

транспорта, превращая большие территории и суровый климат в свои преимущества, в том числе и на внешнем рынке (экспансия во внешнюю среду как эволюционный процесс в конкурентной борьбе за лучшие условия существования).

Экспортное направление — это развитие отраслей сырьевой направленности, способствующих повышению конкурентноспособности внешней среды, куда транспортируются минерально-сырьевые ресурсы, продукты их первичной переработки, а также «свободные» финансовые средства от реализации минерально-сырьевых ресурсов. В этом случае экспансию в регион осуществляет уже внешняя среда, обладающая большими конкурентными преимуществами. Процесс сопровождается «изъятием» материальных ресурсов в одном направлении и «сбросом» в обратном направлении промышленной продукции и «информационной энтропии», способствующей росту системного кризиса. В этом случае развитие транспортной системы может идти только на условиях, выгодных внешней среде, имеющей для этого все технологические преимущества. Тогда нет оснований говорить о формировании ТПК, развивающего социально ориентированные СЭС (а согласно ст. 7 Конституции Российской Федерации Россия является социально ориентированным государством).

**Б.** Известно, что транспортная инфраструктура не может ставить себе цели развития, определять пути и средства их достижения. Они решаются на иерархически более высоком уровне СЭС и должны отвечать целям и задачам ее развития. Однако для транспортного коридора сегодня отсутствуют цели и задачи, обеспечивающие формирование ТПК и отвечающие вызовам мировой экономической системы. Не рассматриваются задачи обеспечения промышленного Урала минерально-сырьевыми ресурсами в период создания транспортного коридора и развития промышленности на Приполярном и Полярном Урале, что, при благоприятных условиях, займет не менее 15 лет. Уже полтора года идет только разработка обоснования инвестиций в транспортный коридор. Например, не дискутируется вопрос о целесообразности поставок меди, марганца, свинца, цинка, бокситов, молибдена, вольфрама из Казахстана, Узбекистана и Таджикистана на первом этапе формирования ТПК. А ведь, в основном, модернизация транспорт-



**Автомобильная дорога Нефтеюганск — Сургут, входящая в состав меридионального автодорожного коридора Тюмень — Сургут — Надым — Салехард**

ных коммуникаций (в части повышения скоростей транспортных потоков, снижения удельных энергозатрат) позволила бы не только решить проблему снабжения ТПК минерально-сырьевыми ресурсами в ближайшее время, но и обеспечить в обратном направлении поставку готовой продукции с Урала на потенциально емкий рынок Средней Азии. А это крайне важно, так как одно из условий формирования ТПК — наличие крупного рынка сбыта промышленной продукции. В то же время начальный период можно было использовать для более полного проведения геологического изучения Приполярного и Полярного Урала, разработки эффективных технологий добычи и переработки минерально-сырьевых ресурсов, а также новых видов транспортных средств и транспортных коммуникаций. И после этого приступить к транспортному и промышленному освоению Приполярного и Полярного Урала, базирующемуся на технологиях, востребованных в XXI веке.

Сегодня же проекты железной и автомобильной дорог рассматриваются на основе нормативов, принятых Госстроем СССР и хорошо соответствующих хозяйственной системе, в основе которой лежит затратный механизм и низкие цены на энергоносители. А это не отвечает требованиям и процессам, идущим сегодня в стране и в мире.

Начальный этап формирования ТПК, как нам представляется, интересен и тем, что:

- еще имеющееся сегодня технологическое преимущество одновременно позволит сформировать очень емкий азиатский рынок, ориентированный на

производство ТПК, способствуя тем самым развитию ТПК и рынка;

- связанная с данным этапом рыночная ниша, возможно, именно та, которая позволит обеспечить временную паузу, дающую возможность разработки новых наукоемких технологий, конкурентных впоследствии и на других рынках;

- при определенных условиях на этом этапе пойдут интеграционные процессы на постсоветском пространстве, что должно представлять интерес для участвующих в них стран. При этом реализация запланированных мероприятий, в основном, требует только модернизации транспортных коммуникаций в меридиональном направлении транспортной зоны в части обеспечения входящего в транспортную сеть Средней Азии.

**В.** Безусловно, очень важным является и определение того, чьи интересы затрагивает и чьи проблемы решает транспортный коридор. Это важно не только для оценки возможности привлечения инвестиций, но и для управления реализацией проекта. Инвестирование из государственного бюджета в создание транспортной инфраструктуры и развитие промышленности на Приполярном и Полярном Урале нам представляется проблематичным: для государства актуальны и другие, социальные задачи, да оно во многом и «ушло» из реального сектора экономики.

**Г.** В условиях недостаточной геологической изученности Приполярного и Полярного Урала, длительного инвестиционного цикла строительства транспортного коридора и значительной продолжительности промышлен-

ного освоения территорий и неопределенности, в конечном результате, трудно ожидать активной инвестиционной деятельности и от бизнес-структур. В этом отношении, отмеченная на первом этапе ориентация на минерально-сырьевые ресурсы Средней Азии может оказаться предпочтительнее: она требует меньшего объема инвестиций, вызывает конкретную заинтересованность со стороны других государств, а следовательно — и бизнеса, так как обладает более коротким инвестиционным циклом и предсказуемостью результата.

Отметим также, что решение многих задач выходит за пределы экономических моделей и экономических оценок их эффективности. В рамках сегодняшних представлений, здесь часто оказываются ближе гуманитарные критерии. Примером может служить планирование транспортной инфраструктуры в северной части зоны. Состав населения этой территории можно представить в виде двух групп. Первая — это малочисленные коренные народы Севера и пришлое население, длительное время проживающее на данной территории, чья деятельность не связана с развитием здесь сырьевого, нефтегазодобывающего сектора экономики. Вторая — пришлое население, изначально прибывшее на относительно ограниченный период в связи с развитием здесь нефтегазового комплекса. Деятельность первой группы в своей основе связана с использованием возобновляемых природных ресурсов и предопределяется условиями постоянного и устойчивого проживания на этой территории в определенной гармонии хозяйственной деятельности с окружающей средой. Плотность населения здесь во многом зависит от продуктивности территории, ее экологической уязвимости и экстремальности условий проживания на ней (прямые и обратные пропорциональные зависимости). Деятельность второй группы связана с использованием невозобновляемых ресурсов. При этом продолжительность и устойчивость проживания, территориальное распределение населения предопределяются не только объемами этих ресурсов, но и эффективностью их использования. Не вдаваясь далее в детали, отметим только, что этим группам требуются различные транспортные инфраструктуры, несводимые только к экономическому критерию.

Ряд задач можно продолжить. Однако не это главное. Обозначена некоторая предметная область, в которой должна развиваться и совершенствоваться транспортная инфраструктура, направленная на формирование ТПК. Отмеченные задачи одновременно накладываются и на процессы, идущие в мире. Динамика этих процессов свидетельствует о кризисных явлениях. Накопленный человечеством опыт показывает, что постоянное усложнение больших систем требует периодической проверки адекватности наших взглядов и представлений о них, о роли отдельных и, в первую очередь, системообразующих подсистем, к которым с полным основанием относится транспортная инфраструктура. Ее развитие должно отвечать условиям целенаправленного развития производительных сил общества. В обнаруженных несоответствиях необходимо находить новые направления развития. Кризис в управлении СЭС неизбежно приводит к противоречию с объективными законами, порождая тем самым конфликты. При этом чем дольше игнорируются объективные законы, тем сильнее следует ожидать и кризисных явлений.

Россия сегодня находится в некотором неопределенном, переходном состоянии: отсутствуют цели и стратегия их достижения. В этих условиях как цели, так и стратегия социальных изменений являются вопросами самоопределения общества, его дальнейшей самоорганизации. Отметим также, что

государственная стратегия может формироваться из традиционно сложившихся сегодня пониманий:

- тоталитарных моделей развития, плановых экономических систем, управляемых из одного центра, с какой-то одной социальной позиции;
- моделей, где общество представлено в качестве полисубъектного образования, в котором различные субъекты в их взаимосвязях и взаимозависимостях реализуют стратегию своего развития. Именно таким образованием является сегодня Россия: федеральный центр, субъекты федерации, муниципальные образования, общественные организации, субъекты хозяйственной деятельности в разных формах собственности и т.д.

Модели первого типа более эффективны в экстремальных условиях мобилизационной экономики, при относительно коротких временных периодах развития. В долгосрочной перспективе жизнеспособнее оказываются модели второго типа, как более сложные и устойчивые в развитии. И хотя Россия полисубъектное образование, разработка государственных программ и стратегий по-прежнему исходит, во многом, из весьма упрощенных моделей, управляемых из одного федерального центра. Это характеризует, в том числе, качество управления и, изначально, во многом определяет нереальность реализации принимаемых программ для полисубъектных образований.

Таким образом, если исходить из рассматриваемого замысла развития соци-

ально-экономической системы Урало-Западно-Сибирского региона как ТПК с играющей в нем значительную роль транспортной зоной «Север — Юг», то можно сделать следующие предположения:

- во-первых, в основе создания ТПК и транспортной зоны находится деятельность человека, и, как уже отмечалось, его стремления и ценностные ориентации;
- во-вторых, динамика идущих процессов не оставляет времени на постепенное, эволюционное формирование ТПК и транспортной зоны. Таким образом, отсутствуют ресурсы для вариантных «переборов», дающих право или возможность принимать ошибочные решения;
- в-третьих, реализация таких задач возможна только в случае объединения обеих вышеотмеченных и традиционно противоположных моделей, когда различные субъекты во взаимосвязях и взаимодействиях реализуют единый замысел как стратегию своего развития. Иными словами при сохранении разнообразия форм, в том числе собственности и интересов, реализация должна идти в рамках некоторой единой, всеобщей или тоталитарной стратегии. А это подпадает под общесистемное или государственное управление.

Говоря о тоталитарности такой стратегии, следует подчеркнуть, что в данном случае не ставится, да это и абсурдно, вопрос о тоталитарных моделях, имевших место в историческом прошлом. С одной стороны, потому что развитие социально-экономических систем носит нелинейный характер, с другой — силы притяжения прошлого и будущего неравны. Для реализации замысла, включающего решение отмеченных выше задач, необходим некий «скачок», «точка бифуркации». Безусловно, это далеко не единственный — и нет основания считать, что лучший — замысел в самоорганизации, базирующейся на неравновесных процессах. Перечисленными задачами обозначен только общий круг вопросов, которые невозможно сегодня эффективно решать без целостного, или тотального, рассмотрения и учета интересов в крупных полисубъектных образованиях. По-видимому, общество подошло к необходимости смены существующей парадигмы, и, вероятно, это позволит реализовать отмеченные выше замыслы на принципах дополнительности, компромиссов и конкурентности.



Мостовой переход через р. Иртыш (г. Ханты-Мансийск) на автомобильной дороге, входящей в автодорожный коридор Пермь — Ивдель — Ханты-Мансийск — Сургут — Нижневартовск — Томск