

**ИНТЕГРАЦИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ РЕГИОНОВ АЗИАТСКОЙ РОССИИ
В ПРОЦЕССЕ ФОРМИРОВАНИЯ НОВОГО ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА
НА ВОСТОКЕ ЕВРОАЗИАТСКОГО МАТЕРИКА
ПРОЕКТ № 74**

Координаторы: д-р экон. наук Малов В. Ю., член-корр. РАН Ламин В. А.
Исполнители: ИЭОПП, ИИ ОИИФФ, ИСЭМ СО РАН, ИЭИ, ТИГ ДВО РАН,
ИСЭиЭП КНЦ УрО РАН

Разработан методический подход к оценке интеграции хозяйственных комплексов регионов Азиатской России, заключающийся в анализе влияния формирующихся инфраструктурных (транспортных) коридоров на создание новых зон хозяйственного развития и выделение в их пределах интегрированных производственно-транспортных зон, учете форм взаимодействия государства и бизнеса в реализации крупных инфраструктурных проектов. Подход основан на использовании комплекса экономико-математических моделей: межотраслевой межрайонной модели, имитационной модели магистрального транспорта, имитационной модели согласования интересов, аппарата сетей Петри и размытых множеств.

В результате сценарных расчетов:

1. Определены совокупность и структура новых интегрированных производственно-транспортных зон (ИПТЗ) (Средне-Обская, Северо-Томская, Нижнеангарская, Тайшетская, Северо-Иркутская, Северо-Читинская, Южно-Якутская, Норильско-Туруханская); выделены первоочередные, наиболее подготовленные к развитию (Нижнеангарская, Южно-Якутская и Норильско-Туруханская).

2. Выявлено, что развитие экономики страны в первой четверти XXI в. сопряжено с изменением пространственной структуры грузообразования и транспортной связностью регионов: к 2025 г. возрастающий объем услуг грузового транспорта перемещается из Центрального, Приволжского и Уральского федеральных округов в Северо-Западный, Сибирский и Дальневосточный федеральные округа.

3. Показана особая роль Северо-Западного федерального округа в интеграции хозяйственных комплексов и транспортных систем европейской части страны, Сибири и Дальнего Востока, приводится доказательство необходимости их согласованного развития (рис. 1). Расширение и появление новых независимых выходов страны к мировому океану обеспечит более благоприятные условия для участия России в мирохозяйственной системе.

4. Определены прогнозные параметры спроса и предложения энергоресурсов Азиатской части России. Например, рост производства (добычи) основных видов энергоресурсов составит к 2020 г. по отношению к 2000: по углеводородному сырью — около 20 раз, по углю — почти 2 раза, по электроэнергии — 1,5 раза. Разработаны предложения по созданию новых энергетических и транспортных «мостов», обеспечивающих активизацию потребления и использования ресурсов регионов Азиатской России по линии Европа—Азия, что создаст реальные предпосылки стабильного развития России в условиях новой геополитической обстановки и меняющейся конъюнктуры углеводородов на мировых рынках (рис. 2).

5. Разработана имитационная модель для оценки «переговорного множества» государства (федеральных и региональных уровней) и бизнеса по взаимодействию в реализации крупных инфраструктурных проектов. На основе сценарных расчетов определяются границы изменений экономических показателей (цен, тарифов, ставок налогов, долей инвестиций и т. д.), при которых сохраняется компромисс интересов частных компаний, государст-

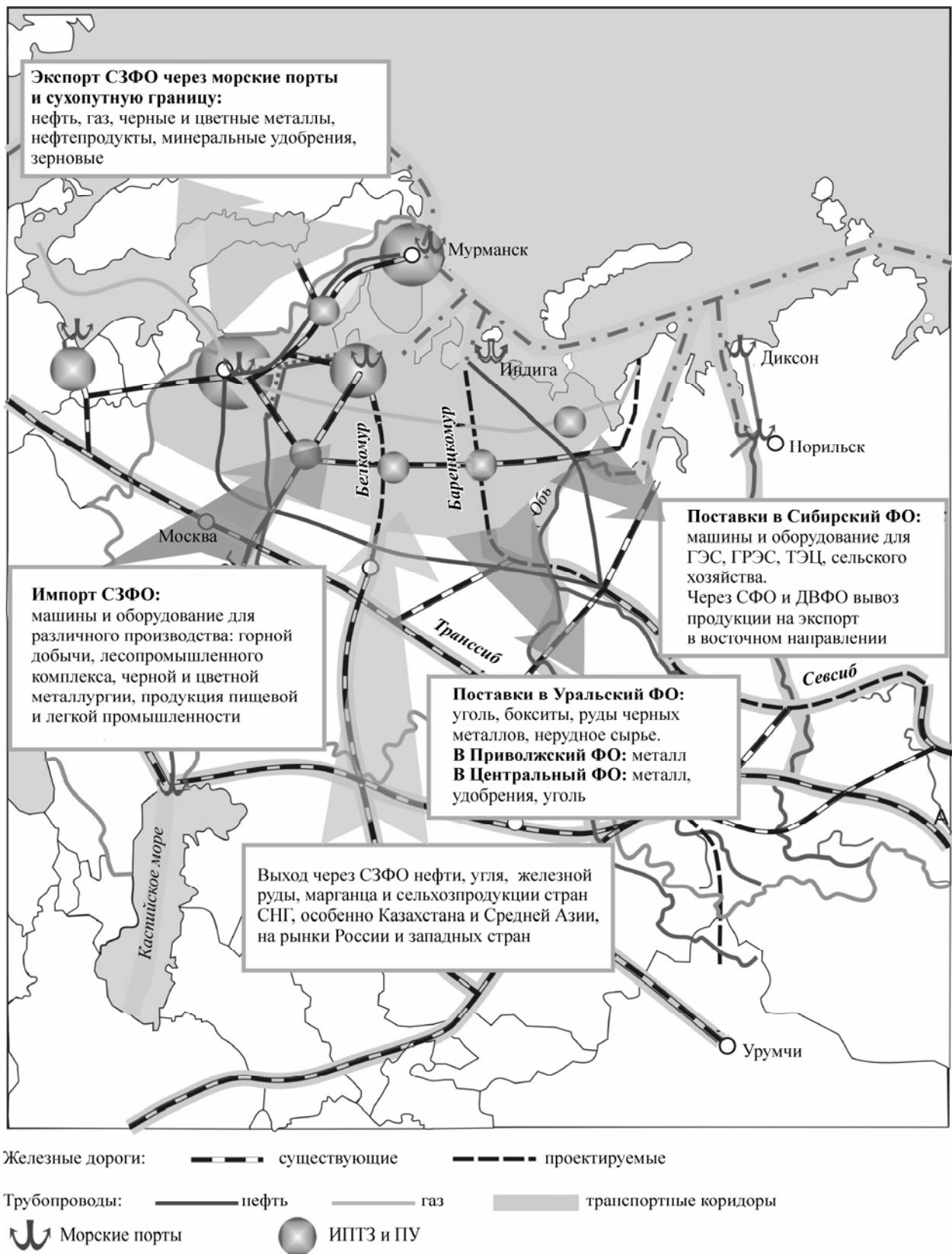


Рис. 1. Экономические связи Северо-Западного федерального округа: восстановление, развитие, создание.

Fig. 1. Economic ties of the North-West Federal District: restoration, development, creation.

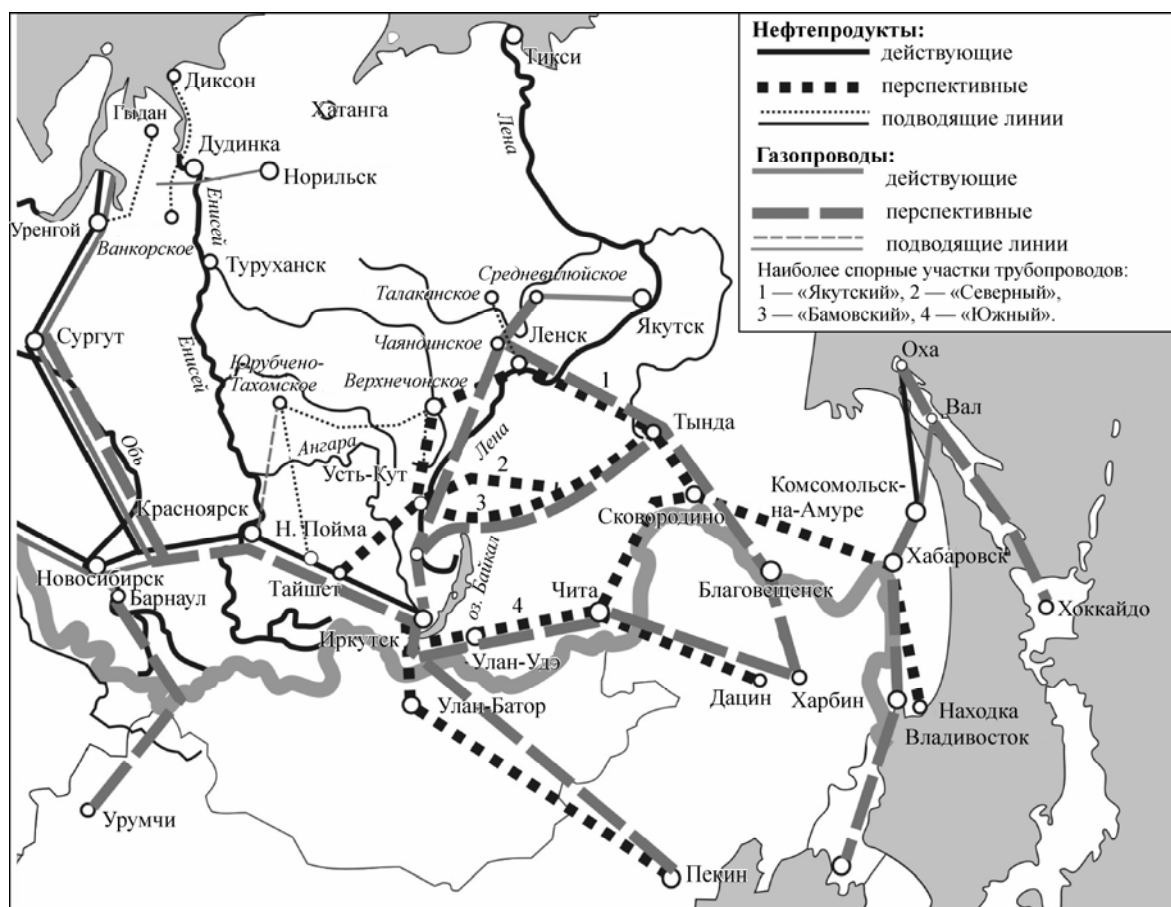


Рис. 2. Варианты перспективных магистральных трасс нефте- и газопроводов: Сибирь—страны АТР.

Вариант нефтепровода «Южный» привлекателен тем, что проходит по обжитой местности, быстрореализуем и относительно дешев. Критическими являются высокий экологический риск и прохождение по территории национального заповедника.

Вариант «Бамовский» относительно дешев для строительства (подвоз труб осуществляется по БАМу), доступен для регулярного контроля. Критическим является экологический риск — высокая сейсмичность на большом протяжении в пределах водосборного бассейна оз. Байкал, прохождение по природоохраняемой территории.

Вариант «Северный» — глубокий обход оз. Байкал. Дороже из-за удаленности трассы, проходит по необжитой территории, частично затрагивает сейсмоопасную зону.

Вариант «Якутский» — наиболее стратегически перспективный, так как ориентирован на подсоединение месторождений Якутии и севера Иркутской области, что сокращает затраты на подводящие линии и обеспечивает долгосрочный устойчивый объем экспорта. Минус — прохождение по необжитым участкам территории и большая (на 1000 км для «Транснефти»), но на столько же короче для будущих перспективных недропользователей) протяженность.

Из вариантов газопроводов наиболее предпочтителен «Южный», так как позволяет попутно газифицировать юг Иркутской области, Республики Бурятия и Читинскую область, менее природоопасен по сравнению с нефтепроводом, наиболее экономно решается вопрос с созданием гелиоперерабатывающего завода.

Fig. 2. The variants of the Siberia—APR perspective oil and gas main pipelines.

The Southern variant of the oil pipe is attractive because it goes through a well accommodated area, can be quickly implemented and is comparatively cheap. Its critical feature is a high environmental risk and the route through the territory of the national reserve.

The Bam variant is relatively cheap in construction (pipes are supplied by the BAM railway), is assessable to regular control. Its critical feature is environmental risk of high seismicity on a long distance within the Baikal lake water supply basin, the route through a nationally protected territory.

The Northern variant is a far tour around the Baikal lake. It is more expensive because of the remoteness of the track, it goes through unsettled territory, partly touching the seismic zone.

The Yakut variant is strategically the most attractive one because it is oriented to connection with the oil fields of Yakutia and with the north of the Irkutsk oblast, which reduces the costs of supplying lines and provides a long-term stable volume of export. Its minus is the route through unsettled areas and a long distance (1000 km for Transneft) but by the same value shorter for the future users of mineral resources.

Of all the variants of gas pipes, the Southern one is preferable as it allows simultaneous gasification of the south of the Irkutsk oblast, the republic of Buryatia and the Chita oblast, it is less harmful to the nature than the oil pipe and the most rational one in terms of the helium refinery which is going to be created.

ва и населения. Формирование такого множества изменения параметров создает основу для применения механизма государственно-частного партнерства с целью аккумуляции инвестиций для строительства крупных инфраструктурных объектов, в том числе и транспортных.

Обосновано, что транспортные и энергетические коридоры могут стать не просто звеньями глобальных инфраструктурных систем (для пропуска транзита или экспорта природных ресурсов), а неотъемлемыми элементами для развития хозяйственных комплексов регионов Азиатской России, элементом сохранения и укрепления экономического пространства страны в условиях усиления демоэкономической экспансии Китая.

Результаты работы были использованы при подготовке научных докладов, представ-

ленных на крупных экономических форумах страны: «Россия и экономическая интеграция Евроазиатского континента» — на Международном Байкальском экономическом форуме — 2004 г.; «Транспорт и экономический рост России и государств Содружества» — на IX Международном Санкт-Петербургском экономическом форуме 2005 г., а также доложены на ряде международных и всероссийских конференций: X Международном конгрессе по региональному развитию «Развитие в Северо-Восточной Азии и региональная кооперация», Сеул, Корея, 2003 г.; на ежегодных сессиях Международной академии регионального сотрудничества (МАРС), Москва—Пушино, 2003 г., Москва—Белгород—Харьков, 2004 г., Саратов, 2005 г.

Основные публикации

1. *Проблемные* регионы ресурсного типа: Азиатская часть России// Под ред. В. А. Ламина, В. Ю. Малова. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2005. 386 с. (Интеграционные проекты СО РАН; Вып. 4). Монография посвящена памяти основателя теории ТПК д-ра экон. наук М. К. Бандмана.
2. Воробьева В. В., Есикова Т. Н., Ионова В. Д., Малов В. Ю. Пространственный аспект стратегии развития Азиатской части России: формирование северного широтного пояса экономического развития страны/ ИЭОПП СО РАН. Новосибирск, 2004. 48 с.
3. Суслов В. И., Малов В. Ю., Есикова Т. Н. Северо-Российский Евразийский широтный международный транспортный коридор как фактор прорывного развития России и восстановления роли государств содружества в экономическом пространстве евроазиатского континента// Вестник Евроазиатского транспортного союза. 2005. № 2. С. 38—52.
4. Воробьева В. В., Есикова Т. Н., Ионова В. Д., Малов В. Ю. Прогнозирование изменений пространственной структуры макрорегионов России на базе транспортно-экономических балансов/ ИЭОПП СО РАН. Новосибирск, 2005. 114 с.
5. Санеев Б. Г. Энергетическая кооперация России и стран Северо-Восточной Азии// Регион: экономика и социология. 2004. № 1. С. 136—144.
6. Saneev B., Kontorovich A., Larionov V., Korzhubaev A. et al. Gas resources and developmental perspectives for gas industry in Eastern Siberia and the Far East of Russia in the first Decades of the XXI century// The 8th Intern. Conf. on Northeast Asian Natural Gas and Pipeline: Multilateral Cooperation. Shanghai, China, March, 2004. P. 177—188.