

## СОЦИАЛЬНО-ДЕМОГРАФИЧЕСКИЙ АСПЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ЕВРАЗИЙСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Интегральная Евразийская транспортная система (ИЕТС) как мост призвана связать Азию и Европу, а также западные и восточные российские регионы. Евразийская транспортная система должна пройти по территории пяти регионов Дальнего Востока, девяти регионов Сибири и четырех регионов Урала. Вопрос строительства магистрали становится вдвойне актуальным в условиях неблагоприятной социально-демографической ситуации, которая отмечается в последние годы в России, и особенно наглядно проявились и продолжают проявляться (несмотря на некоторое улучшение в целом по стране) в восточных ее регионах.

*Геополитический контекст строительства ИЕТС.* Сибирь, Дальний Восток и Урал относятся к числу исключительно важных регионов России с точки зрения ресурсного, экономического и геополитического значения. Здесь сосредоточены огромные не только по российским меркам, но по мировым масштабам, запасы минерального сырья, топлива, леса, пресной воды, рыбы, пушнины и пр. Расположены крупнейшие промышленные предприятия и электростанции. С геополитической точки зрения Дальний Восток представляет собой форпост на восточных рубежах, который имеет важнейшее военно-стратегическое значение для страны. В связи с распадом Советского Союза были потеряны многие порты в Черном море и на Балтике. В настоящее время дальневосточные порты обеспечивают России основной выход в Мировой океан. В отличие от северных морей здесь порты не замерзают на длительный период времени. Дальний Восток представляет собой базу военно-морских сил, в т.ч. и атомного подводного флота, что обеспечивает обороноспособность и безопасность России.

Неслучайно, к Дальнему Востоку и Сибири в прошлом и настоящем проявляли и проявляют интерес многие государства Азиатско-Тихоокеанского региона. В истории России достаточно примеров, чтобы подтвердить этот тезис. Яркий исторический урок – это цивилизованное отторжение Аляски (свыше 1,5 млн. кв. км.), проданной Соединенным Штатам Америки в 1867 г. Тем не менее, в прошлом благодаря

протекционистской политике России удалось освоить и закрепить за собой эти территории, несмотря на территориальные претензии и экономические интересы соседних стран. В настоящее время интерес к российскому Дальнему Востоку и Сибири также имеют некоторые государства.

Например, не затухает с Японией относительно четырех островов Курильской гряды. Все Курильские острова достались России, как преемнице Советского Союза, победителя во второй мировой войне. В свое время Япония полвека удерживала, захваченный ею Южный Сахалин и временной оккупировала Северный Сахалин. Южные Курилы – это проблема будущих отношений, а ныне – это пограничный спор о части российской территории. Кроме того, японскими, китайскими, корейскими рыболовецкими бригадами ведется незаконный вылов рыбы и морепродуктов в территориальных водах России.

Также нельзя сбрасывать со счетов геополитические устремления КНР. «Большой» Китай создается через экспорт капитала и товаров, миграцию населения. Можно говорить об усилении экономического влияния Китая в российских регионах, поскольку страна динамично развивается и нуждается в ресурсах. В приграничных регионах России напротив, происходит деиндустриализация, сокращение занятости в промышленной сфере и миграционный отток населения. Поэтому вполне вероятно, что через некоторое время Россия может осознать, что Китай в экономическом плане вернул себе тот самый миллион квадратных километров территории, который утратил в XIX веке. Территориальные споры с Китаем имеют давнюю историю. В ходе многолетних переговоров были найдены решения многих приграничных вопросов, в т.ч. и по островам в месте впадения Усури в Амур. Дальнейшее развитие отношений во многом будет зависеть от экономического сотрудничества двух стран, в первую очередь в эксплуатации природных ресурсов на спорных территориях.

Согласно докладу Института экономической системы и управления Государственного комитета по хозяйственной реформе Госсовета КНР, на протяжении, как минимум, ближайших 20 лет экономика страны будет развиваться устойчиво и сбалансировано». В докладе также говорилось, что «к 2010 г. КНР по масштабам национальной экономики выйдет на третье место в мире и войдет в число государств со средним уровнем доходов населения. В стране сократится доля сельского населения, и произойдут существенные сдвиги в преодолении двухсекторной экономики. В 2011-2020 гг. в основном завершится индустриализация, произойдет новое качество

роста. По размерам ВВП на душу населения страна войдет в круг стран со средними доходами. Повысится уровень урбанизации, достигнут крайне неравномерный по районам уровень среднего достатка. Изменится экономическая структура страны, характерная существенным сокращением разрыва между городом и деревней. За 20 лет ВВП страны возрастет в 4 раза». На основе расчетов китайские разработчики сделали следующий вывод: «Китай до или после 2010 г. станет великой экономической державой, между 2020-2030 гг. Китай обойдет США и станет первой экономической державой мира». Данные прогнозы сбываются.

Китаю будут требоваться пространство и ресурсы для роста и развития. Очевидной стала долговременная зависимость КНР от импорта энергоресурсов и различных видов сырья, китайские производители крайне заинтересованы в российском рынке сбыта товаров широкого потребления. Также существует огромная разница демографического потенциала между Россией и КНР. Китай занимает первое место в мире по численности населения – более 1,3 млрд. человек, причем ежегодно численность китайского населения увеличивается на 15-20 млн. человек. Только в приграничных регионах Китая проживает от 100 до 110 млн. человек, а на всем Дальнем Востоке – в 15-16 раз меньше. В это же время Китай располагает практически неисчерпаемыми людскими ресурсами для дальнейшего заселения своих Северо-восточных провинций.

В 2000 г. Цзян Цзэминь в ходе проведения инспекции в провинции Гуандун отметил: «Идти вовне» и «Привлекать» [извне] являются двумя взаимозависимыми сторонами политики реформ и открытости, одна не может существовать без другой». «Нам необходимо ускорить осуществление стратегии «Идти вовне». Эта стратегия, подобно «Программе большого освоения запада»,<sup>1</sup> также связана с глобальной стратегией развития экономики КНР и всего процесса модернизации». Во время коллективных учений Политбюро ЦК КПК генеральный секретарь ЦК КПК Ху Цзиньтао подчеркнул, что нужно удачно играть важную роль с тем, чтобы открытость внешнему миру содействовала социально-экономическому развитию Китая. Он отметил, что необходимо соответствовать новому развитию в тенденциях экономической глобализации и новой ситуации в революционном развитии страны, продолжать формировать глобальное стратегическое сознание,

---

<sup>1</sup> Программа, которая начала осуществляться Пекином в 2000 г. и целью которой стало выравнивание дисбаланса между отсталыми западными (в первую очередь, Синьцзян и Тибет) и развитыми прибрежными провинциями КНР.

активно участвовать в технико-экономическом сотрудничестве и конкуренции, всесторонне поднимать уровень открытости внешнему миру. Требуется прилагать усилия для осуществления стратегии «Идти вовне». Нужно продолжать совершенствовать правовое законодательство в сфере иностранных инвестиций и систему обслуживания, предоставить предприятиям большую автономию в ведении предпринимательской деятельности и управлении за границей, повысить надежность механизма предупреждения риска, содействовать формированию двунаправленной структуры открытости внешнему миру, в которой органично сочетаются курсы «Идти вовне» и «Привлекать» [извне]. Если допустить, что суть «Привлечения» заключается в замене инвестиций и технологий через рынок, то экономика Китая и мировая экономика соединяются в одном направлении. А суть политики «Идти вовне» состоит в замене ресурсов и рынков посредством инвестиций; стратегия «Идти вовне» может еще лучше использовать два рынка и два вида ресурсов, и является необходимым выбором на определенном этапе развития национальной экономики КНР и политики открытости внешнему миру.<sup>2</sup>

Россия занимает особое место в планах Пекина, так как является одной из немногих стран, где Китай намерен решать значительную часть задач глобального внешнеполитического наступления. Здесь имеет смысл привести слова Цзян Цземина об этой стратегии: «Только смело и активно «идти вовне». Во-первых, только так можно восполнить недостаток национальных природных ресурсов и рынка. Во-вторых, только так можно вывозить технику, оборудование, продукцию, только так еще более эффективно ввозить более новую технику, развивать новые отрасли. В-третьих, только так можно постепенно формировать наши собственные транснациональные корпорации, чтобы еще лучше участвовать в глобальной конкуренции. В-четвертых, только так можно еще лучше способствовать экономическому развитию третьего мира, повышать мощь борьбы с гегемонизмом, защищать международные силы во всем мире».<sup>3</sup>

Одним из видов экспорта Китая должен стать экспорт трудовых ресурсов. В Китае также недавно была принята правительственная программа по стимулированию экспорта рабочей силы. Об этом в конце 2004 г. в

---

<sup>2</sup> Ван Линь. Китайские эмигранты и осуществление стратегии «Идти вовне» (на китайском языке)// <http://www.gqb.gov.cn/news/2009/0112/1/11997.shtml#>

<sup>3</sup> Гельбрас В.Г. Россия в условиях глобальной китайской миграции. – М.: Муравей, 2004. - С. 67.

провинции Гуаньси заявил журналистам заместитель министра труда КНР Ван Дунцзинь. По мнению китайских властей, это призвано облегчить бремя безработицы в стране и включить китайских работников в мировые миграционные потоки. В стране планируется создать специальные центры для подготовки рабочих, отправляющихся за рубеж. В настоящее время лицензии на такую деятельность уже были выданы 332 специализированным агентствам.

В целях того, чтобы повысить эффективность к обеспечению стратегии «Идти вовне», ведомства по делам китайцев, проживающих за границей, следует в полной мере и надлежащим образом использовать три крупных преимущества: преимущества людских ресурсов, организационные преимущества и информационные преимущества. Преимущества людских ресурсов: долгосрочная рабочая деятельность китайских мигрантов содействовала тому, что ведомства по делам китайцев, проживающих за границей, и хуацяо за рубежом установили тесные контакты и отношения. Вслед за выдвиганием большой концепции по делам китайских эмигрантов Канцелярии по делам китайцев, проживающих за границей, всех провинций КНР сделали этнических китайцев всего мира объектом своей рабочей деятельности, установили крепкую дружбу через различные каналы, и сформировали наш особый зарубежный людской ресурс. Использование данного ресурса является основой для расширения сферы рабочей деятельности канцелярий по делам китайцев, проживающих за границей. Организационные преимущества: ведомства по делам китайских эмигрантов являются функциональными правительственными органами, которые могут использовать преимущества функциональных органов, осуществлять обмены и кооперацию с соответствующими органами правительства, и объединять силы для расширения рамок деятельности по делам китайских эмигрантов. Информационные преимущества: ведомства по делам китайцев, проживающих за границей, одновременно располагают двумя видами информации – той, которая внутри страны и той, которая за ее пределами. Эти структуры предоставляют консалтинговые услуги через проведение различного рода мероприятий, построили платформу для осуществления обменов, и способствовали тому, чтобы данные два вида информации получили возможность для связи, через которую исполняется информационная роль.

В КНР считают, для того чтобы еще лучше использовать преимущества, различного рода организационные мероприятия ведомств по делам китайцев, проживающих за границей, и особенно в научно-технической деятельности,

необходимо укрепление профессиональной специфики, дифференциация профессиональных областей, усиление привлекательности и эффективности различного рода форумов. В то же время необходимо уделять внимание исполнению роли добровольного объединения, и здесь организация встреч эмигрантов является самой лучшей формой добровольного общества со стороны ведомств по делам китайских эмигрантов. Такие встречи расширяют и дополняют работу правительства, появляется возможность принимать большее участие в посреднических, информационных, консалтинговых, сетевых и обслуживающих китайских эмигрантов функциях. Необходимо грамотно использовать значение встреч китайских эмигрантов, содействовать обмену и сотрудничеству между деловыми кругами КНР и зарубежными китайскими коммерческими организациями, а также китайскими общинами за границей.<sup>4</sup>

Как показала практика китайских реформ, именно от возможностей трудоустройства избыточной рабочей силы в промышленности, капитальном строительстве, транспорте, торговле, сфере услуг и прочих отраслях непроизводственной сферы будут зависеть перспективы социально-экономического развития страны. На сегодняшний день основным недостатком и в то же время основным преимуществом китайской экономики является масса избыточной дешевой рабочей силы по сравнению с другими странами мира. Это огромное преимущество для предприятий легкой и текстильной промышленности, которые благодаря дешевизне рабочей силы из года в год наращивают экспорт своей продукции. Фактор дешевой рабочей силы притягивает и иностранные инвестиции, создающие на территории КНР совместные предприятия на основе самых современных технологий в различных отраслях, продукция которых является конкурентоспособной как внутри страны, так и за рубежом.

Важнейшим условием сохранения и развития российских приграничных районов Сибири и Дальнего Востока становится необходимость сохранения постоянного российского населения. В первую очередь это касается южной части региона: Приморского края, Хабаровского края, Амурской области, Еврейской автономной области, Читинской области. Отличительной особенностью района является наличие государственной сухопутной границы с Китаем по естественному рубежу – реке Амур. Изначально шло военно-политическое освоение этой территории, она традиционно была для

---

<sup>4</sup> Ван Линь. Китайские эмигранты и осуществление стратегии «Идти вовне» (на китайском языке)// [www.gqb.gov.cn](http://www.gqb.gov.cn)

России форпостом на восточных рубежах, здесь традиционно военное население превышало гражданское. Этой части Дальнего Востока всегда и в Российской империи, и в СССР отводили роль военно-стратегическую и, как следствие, региональная политика в его отношении строилась не на экономических, а скорее на геополитических расчетах.

Необходима четко выраженная и подкрепленная реальными действиями государства политика протекционизма в отношении приграничных территорий Сибири и Дальнего Востока. Требуется развивать экономический потенциал этих территорий на основе его благоприятных природно-географических условий. Экономика региона должна иметь экспортную (но не сырьевую) направленность. Потребителями российской продукции могут быть многие страны Азиатско-Тихоокеанского региона, которые нуждаются в энергоресурсах, лесных ресурсах, продукции сельского хозяйства, морского промысла, пушнине, металлах и пр. Концепция развития экономики региона должна ориентироваться на постепенный переход от экспорта необработанного сырья к производству готовой продукции для экспорта. Сибирь и Дальний Восток имеет удачное транспортно-географическое положение, что служить очевидной предпосылкой для создания транспортный «моста» между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом.

***Тенденции и перспективы демографического развития российских регионов в районе строительства ИЕТС.*** Дальневосточный, Сибирский и Уральский федеральные округа, по территории которых пройдет ИЕТС, являются крупнейшими по площади в Российской Федерации. Площадь их территории соответственно 6,2 млн., 5,2 млн. и 1,8 млн. кв. км. Суммарно это составляет более  $\frac{3}{4}$  (или 77%) территории Российской Федерации. При огромных масштабах территории здесь проживает всего немногим более 38,3 млн. человек (на начало 2009 г.), или только  $\frac{1}{4}$  (около 27% россиян). Плотность населения снижается по мере движения на восток: в Уральском федеральном округе - 6,7 человек на 1 кв. км, в Сибирском федеральном округе – 3,8 человек на 1 кв. км, в Дальневосточном федеральном округе - 1,1 человека на 1 кв. км (в среднем по стране 8,4 человек на 1 кв. км).

**Таблица 1.**

**Некоторые социально-демографические характеристики регионов России, через которые пройдет Евразийская транспортная система**

	Численность населения на 1 января	Плотность населения на 1	Число безработных в октябре	Уровень безработицы в октябре	Прогнозируемая численность населения к
--	-----------------------------------	--------------------------	-----------------------------	-------------------------------	--

	2009 г., тыс. человек	января 2009 г., человек на 1 кв. км	2009 г., тыс. человек	2009 г. (по методологии МОТ),%	2026 г. (изменение в сравнении с 2009 г.), тыс. человек
<b>Дальневосточный федеральный округ, в том числе</b>	<b>6.460,1</b>	<b>1,0</b>	<b>280,0</b>	<b>7,9</b>	<b>5.940,1 (-520,0)</b>
Амурская область	864,5	2,4	34,1	7,6	781,7 (-82,8)
Еврейская автономная область	185,4	5,1	9,2	10,1	183,4 (-2,0)
Приморский край	1.988,0	12,1	87,2	8,0	1.759,9 (-228,1)
Республика Саха (Якутия)	949,8	0,3	42,3	8,6	996,2 (+46,4)
Хабаровский край	1.401,9	1,8	68,9	8,7	1.317,4 (-84,5)
<b>Сибирский федеральный округ, в том числе</b>	<b>19.545,5</b>	<b>3,8</b>	<b>988,0</b>	<b>9,7</b>	<b>18.269,5 (-1.276,0)</b>
Республика Бурятия	960,7	2,7	49,9	9,9	920,7 (-40,0)
Забайкальский край	1.117,0	2,6	54,1	9,8	1.056,8 (-60,2)
Иркутская область	2.505,5	3,2	160,0	11,2	2.324,2 (-181,3)
Кемеровская область	2.821,9	29,5	147,1	10,0	2.641,0 (-180,9)
Красноярский край	2.889,8	1,2	98,1	6,2	2.709,7 (-180,1)
Новосибирская область	2.639,9	14,9	123,0	8,7	2.456,3 (-183,6)
Омская область	2.014,1	14,3	88,8	8,5	1.797,7 (-216,4)
Республика Тыва	313,9	1,9	26,3	20,9	345,7 (+31,8)
Республика Хакасия	538,1	8,7	23,0	8,8	553,7 (+15,6)
<b>Уральский федеральный округ, в том числе</b>	<b>12.255,0</b>	<b>6,7</b>	<b>492,3</b>	<b>7,3</b>	<b>12.063,9 (-191,1)</b>
Курганская область	952,7	13,3	52,1	11,2	802,9 (-141,8)
Свердловская область	4.394,7	22,6	199,3	8,3	4.178,1 (-216,6)
Тюменская область	3.398,9	2,3	109,3	5,6	3.798,1 (+399,2)
Челябинская область	3.508,7	39,6	131,6	7,0	3.284,8 (-223,9)



Источники: [www.gks.ru](http://www.gks.ru); Численность и миграция населения Российской Федерации в 2008 году: Статистический бюллетень. – М.: Росстат, 2009; Предположительная численность населения Российской Федерации до 2025 года: Статистический бюллетень. – М.: Росстат, 2008.

Сибирь и Дальний Восток для России всегда представляли важное социально-экономическое, военно-стратегическое и культурное значение. Неслучайно высказывание Ломоносова, что «Россия прирастает Сибирью». Освоение огромной и богатой ресурсами территории представляло собой важнейшее направление реализации внутренней экономической политики государства и укрепление его геополитической мощи. Переселение русских в Сибирь началось XVI веке, когда в 1581 г. первый отряд под командованием Ермака пересек Уральский хребет, а в 1639 г. русские появляются уже на берегах Охотского моря. Огромные территории Сибири и Дальнего Востока, очень слабо заселенные в то время, присоединяются к России.

Традиционно роль в освоении бескрайних просторов Сибири и Дальнего Востока принадлежала миграции. Понимая значимость этих регионов для страны, царское и советское правительства уделяли значительное внимание их хозяйственному освоению и заселению. Как в дореволюционное, так и в советское время с разной интенсивностью, но, тем не менее, последовательно шло освоение и заселение восточной части России.

Широкомасштабное сельскохозяйственное освоение Сибири начинается в конце XIX века. Но наибольший приток населения происходит в начале XX века после строительства Транссибирской железной дороги в 1903 г. В отличие от землепроходцев XVII-XVIII веках, идущих за пушниной по северу Сибири, ее массовое сельскохозяйственное заселение в XIX-XX веках наблюдалось в наиболее плодородных южных районах Сибири. На протяжении прошлого века можно выделить несколько волн миграции (этапов переселения). Если в начале XIX века население Дальнего Востока (без Якутии) составляло около 1 млн., а к концу столетия – 6,1 млн. человек. Во время столыпинской аграрной реформы государство проводило активную миграционную политику по переселению в Азиатскую часть. Правительство страны внедрило систему экономических мер, стимулировавших переселение в Сибирь и на Дальний Восток. Среднегодовая численность мигрантов в Западной Сибири в 1906-1909 гг. составляла свыше 300 тыс. человек.

Продолжился рост населения в Сибири и на Дальнем Востоке, в том числе за счет миграции и в советское время. По данные переписи 1926 г. рост

населения Сибири и Дальнего Востока происходил вдвое быстрее, чем в среднем по России. В послевоенное время также была продолжена политика, направленная на индустриальное и транспортное развитие регионов Сибири и Дальнего Востока. Развитие нефтегазодобывающего комплекса в Западной Сибири, крупные новостройки промышленных предприятий и электростанций, строительство транспортных магистралей требовали трудовых ресурсов. Значительно увеличился приток мигрантов в Сибирь и на Дальний Восток из союзных республик и Европейской части РСФСР. В 1951-1990 гг. за счет миграции население Дальнего Востока возросло почти на 1,2 млн. человек. Миграционный прирост в Сибири формировал более 60% общего прироста населения и 95% общего прироста населения трудоспособного возраста. В эти годы была создана стабильная сеть поселений, возникли крупные города и поселки, поскольку закрепление населения справедливо рассматривалось властью важнейшим условием социально-экономического развития Сибири и Дальнего Востока.

К сожалению, демографические тенденции кардинально поменялись после распада СССР. Расчеты показывают, что за период 1996-2009 гг. население Сибирского федерального округа сократилось на 1.471,6 тыс. человек, Дальневосточного федерального округа - на 1.066,6 тыс. человек. В общей сложности данные регионы потерял за указанный период примерно шестую своего часть населения. Население Чукотки сократилось в 3 раза, Магаданская область потеряла свыше 50% населения, Сахалин и Камчатка – примерно треть населения. Меньшие, но весьма заметные, потери понесли Еврейская автономная область (около 15%), Приморский край, Амурская область и Хабаровский край (по 10%), Читинская область (порядка 8%). Таких потерь населения не было в новой и новейшей истории страны – это сопоставимо с потерями военного времени. Потери населения Сибири и Дальнего Востока складываются из двух компонентов.

Первый компонент этих потерь - естественная убыль населения, которая сформировалась в результате устойчивого превышения числа умерших над числом родившихся. По итогам 2008 г. в шести регионах Дальнего Востока из девяти продолжалась естественная убыль населения, особенно интенсивной она была в Приморском крае, Хабаровском крае и Амурской области. В Сибири ситуация выглядела немного лучше – в шести регионах из двенадцати отмечалась убыль населения. В Уральском федеральном округе – в трех регионах из шести отмечалась убыль населения. Основными причинами таких неблагоприятных демографических тенденций стал рост

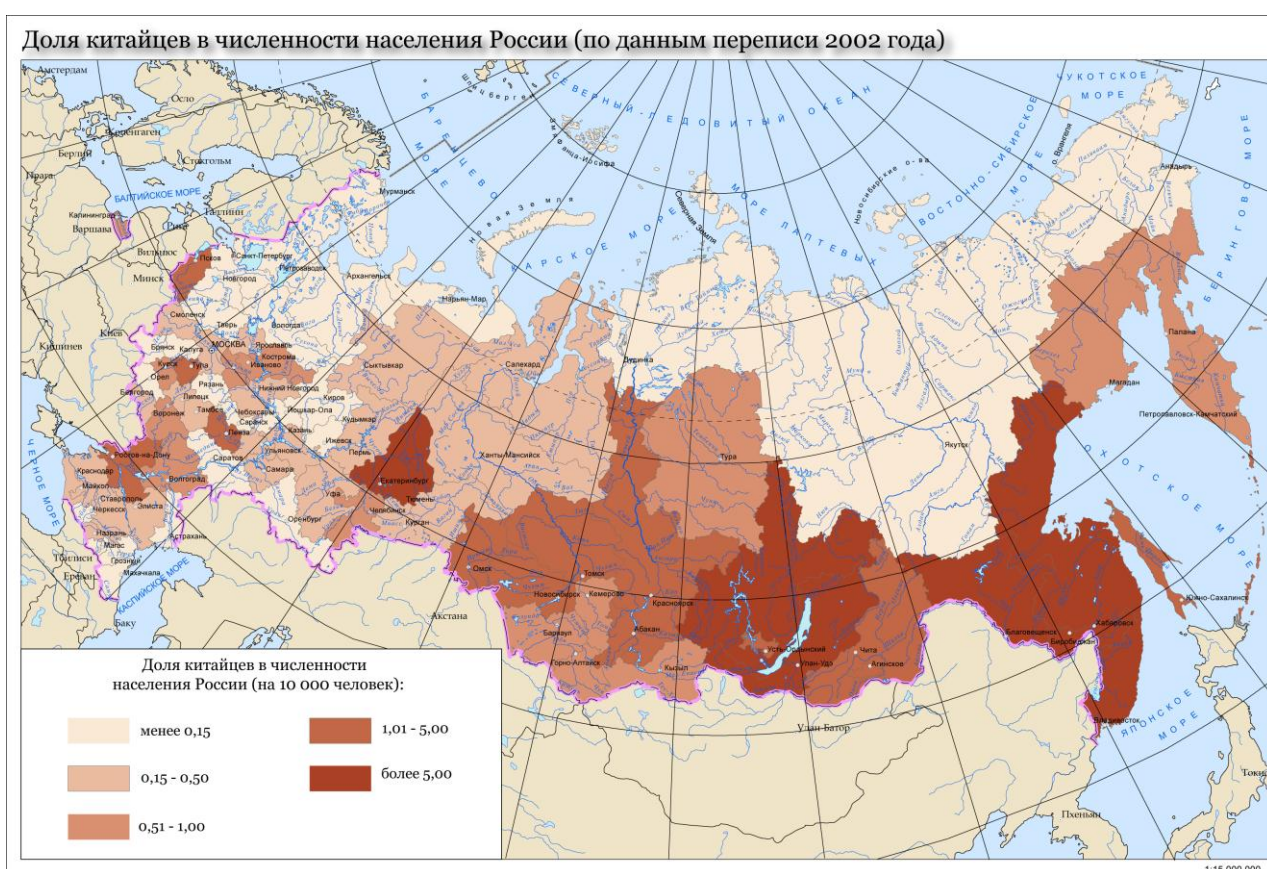
смертности (особенно в молодых и трудоспособных возрастах), снижение рождаемости, разрушение семейных ценностей.

Второй компонент демографической потери – миграционный отток из региона. Он является основной причиной сокращения численности населения Сибири и Дальнего Востока - «обеспечил» 80% потерь их населения. За период 1992-2009 гг. в результате миграции было потеряно порядка 1 млн. человек. Причем отрицательное сальдо миграции отмечалось в равной степени во всех частях Дальневосточного федерального округа (за редким исключением). Пограничная с Китаем полоса (Амурская область, Приморье, Хабаровский край, Еврейская область, Читинская область) потеряла свыше 650 тыс. мигрантов. Значительная часть мигрантов из Дальнего Востока направилась в европейскую часть России, на Урал и в Сибирь, в более благополучные в экономическом отношении регионы. В самой Сибири миграционные потери также были велики. Отток населения отмечается в Бурятии, Тыве, Алтайском крае, Забайкалье, Иркутской области. На Урале отток населения происходит из Курганской области. Многие приграничные регионы России фактически «оголяются» в демографическом отношении.

Демографические прогнозы показывают, что в условиях отсутствия негативные тенденции миграционного оттока и естественной убыли населения с большей долей вероятности продолжиться, а, следовательно, будет сокращаться в среднесрочной перспективе численность населения восточных регионов. По данным среднего варианта прогноза Росстата к 2026 г. численность населения Дальнего Востока сократится на 520 тыс. человек, Сибири – на 1.276 тыс. человек, Урала – на 191 тыс. человек. Население будет сокращаться в большинстве регионов расположенных в этих федеральных округах. В абсолютных масштабах особенно интенсивным сокращение населения будет в Приморском крае – 228 тыс., Челябинской области – 224 тыс., Свердловской области – 217 тыс., Омской области – 216 тыс., Новосибирской области – 184 тыс., Иркутской и Кемеровской областях – 181 тыс., Красноярском крае – на 180 тыс. человек.

Негативные тенденции усугубляются тем, что сокращение численности российского населения в Сибири и на Дальнем Востоке сопровождается замещением его мигрантами из сопредельных стран (прежде всего, из Китая). Между переписями 1989 и 2002 гг. численность китайской диаспоры в России выросла в 6,6 раза. Перепись населения 2002 г. зафиксировала всего 35 тыс. этнических китайцев и 31 тыс. граждан КНР, которые живут в России. Данные цифры можно считать явно заниженной, как минимум, по трем причинам. Во-

первых, официально переписывалось только постоянное население, т.е. люди, которые проживали на территории России более 1 года, при этом многие мигранты из КНР находятся в России временно. Во-вторых, в ходе переписи населения был существенный недоучет, вызванный невозможностью сбора информации в некоторых местах (например, на рынках, строительных площадках и т.п.). В-третьих, не оформленные должным образом иностранные работники умышленно избегали переписи, так как боятся любого контакта с властями. Многими экспертами признано, что недоучет в ходе переписи 2002 г. составил от 5% до 10% населения. Можно считать, что для такой сильно локализованной этнической группы как китайцы недоучет мог быть гораздо более существенным. Примерная численность китайцев в России может составлять не менее 350-400 тыс. человек.



**Рис. 1. Распределение регионов России по значению коэффициента концентрации этнических китайцев по данным переписи населения 2002 г., человек на 100 тыс. постоянного населения**

В России максимальная концентрация этнических китайцев отмечается в восточных регионах (в том числе приграничных): Хабаровском и Приморском краях, Москве, Амурской, Иркутской и Свердловской области, Якутии, Бурятии и Хакасия (рис. 1). Китайские мигранты достаточно хорошо адаптировались на российском рынке труда. Особенно успешной можно

назвать социально-экономическую составляющую адаптации – они имеют работу, относительно высокий уровень доходов для мигрантов. Однако, социально-психологическая составляющая их адаптации гораздо менее эффективна. Китайская община в России является достаточно замкнутой, локализованной, не склонной к ассимиляции и культурной миксации. Большинство представителей китайской диаспоры в России живут очень изолированно, слабо владеют русским языком, не стремятся получать российское гражданство. Как показал опрос китайцев, проведенный учеными ИСПИ РАН, 47% хотят жить и работать в России, но 99% не хотят получать российское гражданство. Все это закрепляет в массовом сознании китайских мигрантов идею временности их пребывания в России.

В ситуации отсутствия у российских властей экономической стратегии развития приграничных регионов Сибири и Дальнего Востока, происходит процесс заселения территории приграничных районов китайскими мигрантами на фоне оттока и деградации местного населения. Китайцы активно внедряются в экономическую жизнь региона и закрепляют его сырьевую ориентацию. В лучшем случае она может быть чревата сменой этнического состава населения, экономического и социального уклада в приграничных территориях, а в худшем случае - отторжением этих территорий от России. Подобный опыт имел место быть в истории. Например, отторжение США у Мексики штатов Техас, Калифорния и прочих. Отделение Косова от Сербии. Миграция из КНР становится фактором риска для России на обозримую перспективу.

***Социально-демографические эффекты строительства ИЕТС.*** В этой ситуации демографическое развитие Сибири и Дальнего Востока становятся серьезной проблемой для страны, от решения которой зависит ее территориальная целостность и перспективы дальнейшего экономического развития. Требуется «прорывной» подход для перелома негативных демографических тенденций в приграничных районах страны. Отсутствие работы, перспектив для жизни, заброшенность социальной и транспортной инфраструктуры – это те ключевые факторы, которые определяют негативные демографические тенденции в Сибири и на Дальнем Востоке. В общей сложности в этих регионах находится 30,3% всех российских безработных (выявленных по методологии МОТ). В абсолютных цифрах это составляет около 1,8 млн. человек. Негативные демографические тенденции проявляются в интенсивном миграционном оттоке, распространение алкоголизма и наркомании, росте смертности, снижении рождаемости.

Традиционные методы на региональном и локальном рынках труда, предпринимаемые службой занятости, конечно важны, но они не могут кардинально изменить ситуацию с безработицей. Решение проблемы безработицы, получившей столь широкое распространение в восточных регионах страны, требует неординарных подходов и масштабных проектов по созданию рабочих мест. Одним из них может быть строительство Евразийской транспортной системы.

Зарубежный и отечественный опыт подтверждает, что транспортные проекты способны существенно стимулировать занятость, причем как при строительстве, так и после его завершения (последующее обслуживание дороги, развитие инфраструктуры вокруг дороги и пр.). В последние годы высокие цены на нефть, растущая загруженность авто- и авиамагистралей заставили власти многих стран пересмотреть приоритеты в пользу развития железнодорожного транспорта. Например, в апреле 2009 г. президент США Барак Обама заявил: «Американские трассы забиты автомобилями, пробки обходятся нам в 80 млрд. долларов каждый год из-за растроченного топлива и потерянных рабочих часов. Аэропорты тоже перегружены. Нам нужна транспортная система, способная отвечать требованиям XXI века. Речь идет о высокоскоростных железных дорогах». Президент обещал выделить на строительство подобных дорог 8 млрд. долларов – сумму, которой, конечно, не хватит на запланированное введение высокоскоростных поездов в 31 штате, но которая должна будет стать толчком к старту строительства. Из этой суммы 2,25 млрд. долларов достанется самому многонаселенному штату США – Калифорнии. В 1996 г. власти штата создали администрацию высокоскоростных железнодорожных сообщений, которая занялась разработкой проекта и сбором средств для его реализации. Строительство новых путей начнется в 2012 г. и займет как минимум двадцать лет. Общая стоимость проекта для Калифорнии составит 43 млрд. долларов, деньги на строительство будут собирать из разных источников и выделять поэтапно. На строительстве и обслуживании дорог удастся занять несколько сотен тысяч человек, что позволит решить проблемы безработицы в регионе. К 2030 г. поезда будут перевозить до 90 млн. человек ежегодно. Цены на билеты, как прогнозируется, удастся сделать достаточно низкими для того, чтобы переманить треть клиентов у авиаперевозчиков.

Другие государства выделили колоссальные средства на строительство железных дорог. Например, во Франции действует сеть скоростных железных дорог под названием TGV (Train a Grande Vitesse). Последним в эксплуатацию был сдан участок Париж-Страсбург. Его первая фаза длиной

300 км была закончена в 2007 г., инвестиции (включая подвижной состав) составили около 3,12 млрд. евро. Реализация второй фазы в 2008 г. оценивалась в 2,01 млрд. евро. Завершенное в 2006 г. в Германии строительство нового полотна и модернизация части старого пути на маршруте Мюнхен-Ингольштадт-Нюрнберг обошлось в 3,6 млрд. евро. В Италии скоростная линия Флоренция-Болонья, сданная в эксплуатацию в 2009 г., обошлась в 5,3 млрд. евро. Трасса представляла собой сложный инфраструктурный проект – 93% путей проходит под землей. Скоростная ветка на Тайване Тайбей-Гаосюн была официально открыта в 2007 г. Общая стоимость проекта составила 16 млрд. долларов. В Китае в феврале 2010 г. начала работу высокоскоростная железнодорожная линия Чэнджоу-Сиань. Инвестиции в проект составили 5 млрд. долларов. Реализация подобных крупномасштабных проектов потребовала привлечения и подготовки огромного числа трудовых ресурсов, в том числе инженеров, строителей, специалистов, рабочих. Реконструкция и строительство высокоскоростных железных дорог позволило этим странам снять напряжение на рынке труда, решить проблемы занятости населения в трудоизбыточных регионах.

Советский опыт строительства Байкало-Амурской магистрали подтверждает геополитическую и социально-демографическую значимость строительства железнодорожных магистралей. БАМ – одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире – пролегает по территории Иркутской, Читинской, Амурской областей, Бурятии и Якутии, Хабаровскому краю. Наряду с Транссибирской магистралью БАМ служит вторым сквозным выходом страны к Тихому океану. Длина основного пути БАМа (Тайшет — Советская Гавань) составляет 4287 км. Трасса дороги пересекает 11 крупных рек, всего на ней построено 2230 больших и малых мостов. Магистраль проходит более чем через 200 железнодорожных станций и разъездов, более 60 городов и поселков. Являясь самым коротким железнодорожным путем к портам Тихого океана, в Южную Якутию и другие регионы России, БАМ сокращает расстояние перевозки пассажиров и грузов до Приморья, Владивостока и Находки более чем на 200 километров, Ванино - почти на 500 километров, Якутии - на 600 километров, а для пассажиров и грузов, которые следуют на Сахалин, Камчатку и в Магадан, - на 1000 километров.

Стоимость строительства БАМа в ценах 1991 г. составила 17,7 млрд. рублей, таким образом, БАМ стал самым дорогим инфраструктурным проектом в истории СССР. БАМ проектировалась как составная часть комплексного проекта по освоению значительных природных богатств районов, по которым пролегла дорога. На пути БАМа изначально

планировалось построить девять территориально-промышленных комплексов-гигантов, и хотя в итоге был построен только один – Южно-Якутский угольный комплекс, включающий Нерюнгринский угольный разрез. Вокруг БАМа быстрыми темпами стала развиваться экономическая зона. БАМ дал толчок развитию ряда производств, а также играет значительную геополитическую роль, сшив «стальными стежками наши необъятные пространства».

В апреле 1974 г. БАМ был объявлен всесоюзной ударной комсомольской стройкой, сюда была организована массовая трудовая миграция из союзных республик и регионов РСФСР. Многие посёлки и станции БАМа строились одной республикой, областью или городом. Азербайджанцы строили станции Ангоя и Улькан; армяне - Кюхельбекерскую и Звездную; белорусы - Муякан; грузины - Икабью и Нию; казахи - Новую Чару; латыши - Таксимо; литовцы - Новый Уоян; молдаване - Алонку; туркмены - станцию Ларба; таджики - Солони; узбеки - Куанду и Леприндо; украинцы - Новый Ургал; эстонцы - Кичеру. Множество разъездов и станций построено жителями РСФСР: Тамбовской области - Хурумули; Новосибирской - Тунгала и Постышево; Пензенской - Амгунь; Волгоградской - Джамку; Саратовской - Герби; Куйбышевской - Этыркен; Ульяновской - Ижак; Свердловской - Кувикта и Хорогочи; Пермской - Дюгабуль; Челябинской - Юктали; Ростовской - Киренга; Тульской - Маревая; Московской - Тутаул и Дипкун; Алтайского края - Эворон; Красноярского - Февральск; Хабаровского - Сулук; Ставропольского и Краснодарского - Лену; Башкирии - Верхнезейск. Жители Чечено-Ингушской, Дагестанской и Северо-Осетинской АССР работали на строительстве Кунермы. Москвичи строили Тынду, ленинградцы - Северобайкальск.

В советское время зоне БАМа проживало более 1 млн. человек. Они отдали магистрали не просто силы, а лучшие и, как они считают, счастливые свои годы. Теперь здесь их осталось около 600 тыс. человек. После распада СССР началась активная миграция, прежде всего, жителей бывших союзных республик. Уровень безработицы в этом регионе достигает 30%. В настоящее время снова возрождается интерес к развитию зоны БАМа. Стратегия развития железнодорожного транспорта России до 2030 г. предполагает увеличение объемов перевозок на БАМе в 2-3 раза за счет роста промышленного производства, строительства железнодорожной линии на Якутск, освоения ряда месторождений и развития Ванино-Совгаваньского транспортного узла. Объем перевозок грузов по БАМу к 2050 г. может вырасти до 100 млн. тонн.



По примерным расчетам, с учетом отечественного и зарубежного опыта, строительство ИЕТС может создать дополнительно на первом этапе (строительство полотна, прокладка коммуникаций и пр.) не менее 1,5-2 млн. рабочих мест. На следующем этапе магистраль даст «мультипликативный эффект», поскольку строительство дороги «потянет» за собой строительство и реконструкцию вокзалов, поддержание коммуникаций, обслуживание дороги, «придорожный» сервис и пр.). В среднесрочной перспективе это может выразаться в создании 4,5-6 млн. рабочих мест. Фактически, в среднесрочной перспективе ИЕТС способна «поглотить» всех безработных не только в регионе, но и в целом по России. Конечно, будут ограничения связанные со структурными факторами безработицы, что потребует переобучение части безработных. Но это также в свою очередь может «вдохнуть жизнь» в умирающую сеть профессионально-технических училищ по всей стране. В условиях демографического спада числа абитуриентов это может иметь дополнительные эффекты для системы образования в стране. Магистраль может стать реальной основой для изменения вектора миграционных процессов в России в пользу восточных регионов.

Наконец, на третьем этапе, после завершения строительства, магистраль даст «прорывной эффект» с точки зрения занятости населения. Поскольку усиление связей между регионами странами будет стимулировать экономический рост городов и населенных пунктов вдоль магистрали и непосредственной близости от нее. Расчеты показывают, что ИЕТС может «спровоцировать» бурный экономический рост восточных регионов страны. С точки зрения занятости это может сгенерировать от 15 до 18 млн. новых рабочих мест в долгосрочной перспективе. Очевидно, что подобная «стройка века» потребует дополнительных трудовых ресурсов из других регионов страны и из-за рубежа.

В этой ситуации очень остро станет вопрос источников пополнения трудовых ресурсов. Ими могут быть следующие «резервуары». Прежде всего, при соответствующей государственной политике возможен приток внутренних мигрантов из Европейской части России (прежде всего, молодые специалисты, безработные из регионов Северного Кавказа) может дать порядка 1-2 млн. человек. Также это поможет решить проблему перенаселенности ряда крупных городов за счет миграции молодежи на работу в регионы Сибири и Дальнего Востока. Вторым резервуаром могут быть стран СНГ, прежде всего Центральной Азии. По данным переписей раунда 2000 в странах СНГ проживало только русских более 17 млн. человек. Если к этому числу прибавить представителей народов и этнических групп

России, то получится еще более значительная цифра. При успешном стимулировании переселений страна может получить от 5 до 8 млн. человек. Однако необходима серьезные изменения в иммиграционной политике страны в части предоставления реальных преференций русским и народам России в части получения российского гражданства, обустройства на новом месте жительства, наличия рабочих мест. Третий источник миграции – бизнесмены, предприниматели, квалифицированные мигранты из Европы. На первый взгляд это кажется невероятным. Однако, при создании условий для ведения предпринимательства, снятия барьеров на пути инвестиций, ослабление бюрократического «гнета» не исключается возможность привлечения этой категории мигрантов. Наконец, возможно привлечение на основе временной занятости представителей стран «дальнего зарубежья», с которыми у России нет общих границ. Например, в качестве резервуара могут рассматриваться трудовые ресурсы из Вьетнама, Индии и других стран Южной Азии. При дисперсном расселении иммигрантов из этих стран вдоль магистрали под контролем российского государства это не приведет к существенным изменениям этнического состава населения. Кроме того, это создаст значительный противовес перспективам китайской иммиграции.

Наряду с реализацией проекта по строительству ИЕТС требуется реализовать меры социально-экономического характера, направленные на развитие восточных районов страны. Прежде всего, для привлечения инвестиций в реальный сектор экономики целесообразно создать на Юге Сибири и Дальнего Востока свободную экономическую зону с льготным налоговым режимом для российских предпринимателей. Льготы должны предоставляться предпринимателям, готовым вкладывать средства в развитие предприятий по производству полуфабрикатов и готовой продукции, ориентированных на экспорт.

Необходима разработка программы расселения населения в приграничных районах Восточной Сибири и Дальнего Востока с учетом современных социально-экономических и геополитических реалий, которая должна включать следующие меры: выделение государственных средств на первичное обустройство переселенцев из федерального бюджета в зависимости от количества мигрантов, принятых регионом; выделение целевых средств из федерального бюджета районам, принимающих мигрантов на льготные кредиты и безвозмездные ссуды на строительство жилья и ведение бизнеса, причем как для мигрантов, так и местного населения; освобождение от налогов «стартовых» предприятий на три-пять

лет; предоставление возможности получения земли в долгосрочную аренду для ведения производственной деятельности и строительства жилья.

Нужно предоставить возможность каждому жителю Сибири и Дальнего Востока на поездку в Европейскую часть России один-два раза в год. Возможно, и каждому жителю европейской части – на поездку в Сибирь и на Дальний Восток. Необходимо распространить на южные районы Сибири и Дальнего Востока надбавки за длительные сроки проживания в регионе (возможно за счет государства, или по методу возврата налогов). Например, людям, прожившим более пяти лет выплачивать доплату 15%, от пяти до десяти лет - 25%, от десяти до двадцати лет – 50%, свыше 20 лет – 100%.

Реализация идеи строительства ИЕТС в совокупности с предлагаемыми экономическими мерами позволит повысить уровень доходов и жизни населения в регионе, «связать» Европейскую и Азиатскую часть страны в единое целое за счет социальных контактов, упрочит связи между регионами России, даст уверенность людям в восточной части в их единстве со своим государством, остановит миграционный отток населения. Реализация проекта не только повысит международный авторитет страны, но и принесет прямые и косвенные экономические эффекты и прочно скрепит территориальную целостность государственной территории России.