

Евразийская транспортная система как инновационный фактор социально-экономического и демографического развития Сибири и Дальнего Востока

С.В. Рязанцев

Сергей Васильевич Рязанцев, доктор экономических наук, профессор, руководитель Центра социальной демографии и экономической социологии, Институт социально-политических исследований РАН. Руководитель проекта РФФИ № 10-06-11505.

На протяжении последних двадцати лет на самом высоком уровне много говорится о социально-экономических проблемах и необходимости развития восточных регионов России. Совершенно очевидно, что Дальний Восток и Сибирь все более удаляются в социально-экономическом отношении от Центральной России, что может быть чревато потерей этих территорий для страны. В восточных регионах России накопилось колоссальное количество нерешенных социальных, экономических и демографических проблем. Также существует множество идей относительно возможностей развития данных территорий. Были приняты несколько федеральных целевых программ по экономическому и социальному развитию Дальнего Востока и Забайкалья, в том числе последняя действует до 2013 года. Однако ни одна из идей и ни один из проектов пока не привели к кардинальному изменению социально-экономической и демографической ситуации на Востоке России. Продолжается экономическая стагнация и миграционный отток населения, остается высоким уровень безработицы и бедности населения. Необходим инновационный проект, который бы

дал мощный толчок социально-экономическому развитию восточных регионов России.

В данной статье обосновывается идея строительства интегральной Евразийской транспортной системы (ИЕТС), которая представляет собой подобный инновационный проект. Евразийская транспортная система пройдет по территории пяти регионов Дальнего Востока и девяти регионов Сибири. Вопрос строительства магистрали становится вдвойне актуальным в условиях неблагоприятной социально-демографической ситуации, которая отмечается в последние годы в России и особенно наглядно проявилась и продолжает проявляться (несмотря на некоторое улучшение в целом по стране) в восточных ее регионах.

Геополитический контекст строительства ИЕТС

Сибирь и Дальний Восток относятся к числу исключительно важных регионов России с точки зрения ресурсного, экономического и геополитического значения. Здесь сосредоточены огромные не только по российским меркам, но и 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 том числе 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 году. Тем не менее в прошлом благодаря протекционистской политике России удалось освоить и закрепить за собой территории Сибири и Дальнего Востока, 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 спор 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 временно 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 том числе и по островам в месте впадения Уссури 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. Планировалось, что к 2010 году 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 годах 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, будет 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 приведенных выше расчетов китайские разработчики сделали следующий вывод: «Китай до или после 2010 года станет великой экономической державой, между 2020–2030 годами Китай обойдет США и станет первой экономической державой мира». Во многом эти 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 раз меньше. В то же время Китай располагает практически неисчерпаемыми людскими ресурсами для дальнейшего заселения своих Северо-восточных провинций.

Россия занимает особое место в планах Пекина, так как является одной из немногих стран, где Китай намерен решать значительную часть задач глобально-

го внешнеполитического наступления. Здесь имеет смысл привести слова Цзян Цзэмина 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»¹.

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 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 ее 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 имеют удачное транспортно-географическое положение, что служит очевидной предпосылкой для создания транспортного «моста» между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом.

Тенденции и перспективы демографического развития российских регионов в районе строительства ИЕТС

Дальневосточный и Сибирский федеральные округа, по территории которых пройдет ИЕТС, являются крупнейшими по площади в Российской Федерации. Площадь их территории соответственно 6,2 и 5,2 млн кв. км. Суммарно это составляет более 1/3 площади Российской Федерации. При огромных

¹ Гельбрас В.Г. Россия в условиях глобальной китайской миграции. – М.: Муравей, 2004. – С. 67.

масштабах территории здесь проживает всего немногим более 26 млн человек (на начало 2009 года), или только 1/5 (около 18% россиян). Плотность населения снижается по мере движения на восток: 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).

Сибирь и Дальний Восток для России всегда представляли важное социально-экономическое, военно-стратегическое и культурное значение. Неслучайно высказывание Ломоносова, что «богатство России будет прирастать 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 в XVI веке, когда в 1581 году первый отряд под командованием Ермака пересек Уральский хребет, а в 1639 году русские появляются уже на берегах Охотского моря. Огромные территории Сибири и Дальнего Востока, очень слабозаселенные 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.

К сожалению, демографические тенденции кардинально поменялись после распада СССР. Расчеты показывают, что за период 1996–2009 годов 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 потеряли 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 года 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 демографический потерь – миграционный отток из региона. Он является основной причиной сокращения численности населения Сибири и Дальнего Востока и «обеспечил» 80% потерь их населения. За период 1992–2009 годов 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 продолжатся, а следовательно, будет сокращаться в среднесрочной перспективе численность населения восточных регионов. По данным среднего варианта прогноза Росстата к 2026 году численность населения Дальнего Востока сократится на 520 тыс. человек, Сибири – на 1276 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 годов численность китайской диаспоры в России выросла в 6,6 раза. Перепись населения 2002 года зафиксировала всего 35 тыс. этнических китайцев и 31 тыс. граждан КНР, которые живут в России. Данные цифры можно считать явно заниженными, 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 боялись любого контакта с властями. Многими экспертами признано, что недоучет в ходе переписи 2002 года 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.

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 Хакасии. 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 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% 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, распространении алкоголизма и наркомании, росте смертности, снижении рождаемости.

Традиционные методы на региональном и локальном рынках труда, принимаемые 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 года 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 году власти штата создали администрацию высокоскоростных железнодорожных сообщений, которая занялась разработкой проекта и сбором средств для его реализации. Строительство новых путей начнется в 2012 году 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 году 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 году, инвестиции (включая подвижной состав) составили около 3,12 млрд евро. Реализация второй фазы в 2008 году оценивалась в 2,01 млрд евро. Завершенное в 2006 году 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 году, 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 году. Общая стоимость проекта составила 16 млрд долларов. В Китае в феврале 2010 года начала работу высокоскоростная железнодорожная линия Чэнджоу – Сиань. Инвестиции в проект составили 5 млрд долларов. Реализация подобных крупномасштабных проектов потре-

бовала 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 года 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, 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 играл значительную геополитическую роль, соединив российское пространство.

В апреле 1974 года БАМ был объявлен всесоюзной ударной комсомольской стройкой, сюда была организована массовая трудовая миграция из союзных республик и регионов РСФСР. В советское время в 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 года 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 году 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 это может иметь мультипликативный эффект до 5 млн рабочих мест (строительство и реконструкция городов и поселков, поддержание коммуникаций, обслуживание дороги, сервис и пр.). Фактически строительство ИЕТС может «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. Очевидно, что подобная «стройка века» потребует дополнительных трудовых ресурсов из других регионов страны. В условиях демографического спада числа абитуриентов это может иметь дополнительные эффекты для системы образования в стране. Также это поможет решить проблему перенаселенности ряда крупных городов за счет оттока молодежи на работу в регионы Сибири и Дальнего Востока. Но главное, это может стать реальной основой для изменения вектора миграционных процессов в России в пользу восточных регионов.

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, принимающим 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.

Литература

1. *Архангельский В.Н., Иванова А.Е., Рыбаковский Л.Л., Рязанцев С.В.* Демографическая ситуация в Москве и тенденции ее развития / Под ред. Л.Л. Рыбаковского. – М.: ЦСП, 2006.
2. *Баженова Е.С., Островский А.В.* Потенциал китайской миграции в Россию: оценки и перспективы // Материалы международной конференции «Миграция и развитие» (Пятые Валентеевские чтения) 13–15 сентября 2007 года / Под ред. проф. Ионцева В.А. Том II. – М.: Издательство МГУ, СП Мысль, 2007.
3. *Ван Дун.* Демографические процессы во второй половине XX века: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук. – М.: ИСПИ РАН, 2002.
4. *Витковская Г.С., Зайончковская Ж.А.* Новая столыпинская политика на Дальнем Востоке России / Перспективы Дальневосточного региона: межстрановые взаимодействия. – М.: Гендальф, 1999.
5. *Гельбрас В.Г.* Китайская миграция и китайские землячества в России // Международная миграция: Каир+10: Сб. статей. – М.: МАКС Пресс, 2004.
6. *Гельбрас В.Г.* Россия в условиях глобальной китайской миграции. – М.: Муравей, 2004.
7. Мониторинг легальной (законной) внешней трудовой миграции за 2005–2006 годы: Сборник. – М.: ФМС России, 2006.
8. Население России 2002. Десятый ежегодный демографический доклад. – М.: КДУ, 2004.
9. *Островский А.В.* Формирование рынка рабочей силы в КНР. – М.: Изд-во «Института Дальнего Востока» РАН, 2003.
10. *Рыбаковский Л.Л., Захарова О.Д., Миндогудов В.В.* Нелегальная миграция в приграничных районах Дальнего Востока: история, современность, последствия. – М.: Изд-во Гуманитарий, 1994.
11. *Рыбаковский Л.Л., Тарасова Н.В., Гришанова А.Г. и др.* Миграционная ситуация на Дальнем Востоке: история и современность. – М.: РИЦ ИСПИ РАН, 1999.
12. *Рыбаковский Л.Л., Тарасова Н.В., Сигарева Е.П. и др.* Концепция миграционной политики в южных районах Дальнего Востока. – М.: РИЦ ИСПИ РАН, 1999.
13. *Рыбаковский Л.Л., Рязанцев С.В.* Международная миграция в Российской Федерации: Доклад // www.un.org.
14. *Рязанцев С.В.* Трудовая миграция в странах СНГ и Балтии: тенденции, последствия, регулирование. – М.: Формула права, 2007.