

³ Стефанова И.И. Основные направления деятельности Вятского губернского земства в 60–90 гг. XIX в. // Учен. зап. Кировского пединст. Каф. ист. Киров, 1971. Вып. 21. С. 46.

⁴ Сборник постановлений Вятского губернского земства за 21 год (1892–1913 гг.). Т. 8. С. 268.

⁵ Там же. С. 269.

⁶ ЦГАУР. Ф. 5. Оп. 1. Д. 41. Л. 175.

⁷ Журналы Мальмьжского уездного земского собрания экстренной сессии 9 и 10 февраля 1914 г. С. 59.

⁸ Мартынова М.М. К вопросу о роли Вятского земства в проведении столыпинской аграрной реформы // Из истории крестьянства и аграрных отношений на Урале. Свердловск, 1963. С. 125.

⁹ ЦГАУР. Ф. 5. Оп. 1. Д. 41. Л. 175.

*В.П. Тимошенко
(Екатеринбург)*

ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЕ СИЛЫ СЕВЕРНОЙ ПЕРИФЕРИИ СТРАНЫ: ЦЕЛЕПОЛАГАНИЕ МЕГАПРОЕКТА «УРАЛ ПРОМЫШЛЕННЫЙ — УРАЛ ПОЛЯРНЫЙ»*

Будущее Ямало-Ненецкого округа — в комплексном развитии экономики, создании новых отраслей промышленности, внедрении новых технологий, создании перерабатывающих производств, развитии электроэнергетики, формировании нового горнорудного комплекса.

Перспективна разработка твердых полезных ископаемых Полярного Урала, где выходят крупные месторождения железных руд, хрома, фосфоритов, баритов, руд цветных металлов, самоцветов, благородных и редкоземельных металлов. По прогнозам, недра Ямала содержат до 700 млн т хромитов, 32,8 млн т титаномагнетитовых руд, 18 млн т низкосольных углей. Кроме того — свинец, медь, золото, серебро, железные и бокситовые, медно-молибденовые и медно-цинковые руды, фосфаты, бариты, известняки, щебень, минеральную вату, облицовочный камень, самоцветы (нефрит, родонит, яшмы, агаты) и т.д.¹ Округ может стать не только энергетической, но и горнодобывающей базой России.

Но все направления развития требуют опережающего формирования транспортной инфраструктуры. Например, обеспеченность дорожной сетью в округе одна из наиболее низких в стране, в 30 раз ниже, чем в среднем по Российской Федерации. Сеть автомобильных дорог недостаточно развита, менее 20 % населённых пунктов имеют выход на автомобильные дороги, значительная часть грузопотока приходится на зимники².

Основной объем грузоперевозок, не связанных с деятельностью добывающих предприятий, обеспечивается речным транспортом, период навигации которого ограничен суровыми климатическими условиями. Расширение использования Северного Морского Пути является одним из приоритетов развития транспортной инфраструктуры.

То есть в регионе практически отсутствует единая транспортная сеть. В округе существуют два не связанных между собой транспортных района — Западный и Восточный, даже внутри этих районов много неоконченных участков железнодорожных линий и участков, эксплуатируемых по временной схеме.

* Работа подготовлена при поддержке РФГФ, проект № 09-01-83113а/у.

С учетом специфики географического положения территории, климатических условий и ряда других объективных причин приоритетным направлением совершенствования транспортной инфраструктуры рассматривается железнодорожный транспорт. Первые шаги в этом направлении уже сделаны.

В 2003 г. создана Ямальская железнодорожная компания. Ее учредителями являются администрация Ямало-Ненецкого автономного округа, ОАО «Российские железные дороги» и Тюменская транспортная компания. На сегодняшний день Ямальская железнодорожная компания решает задачу упорядочивания грузопотока на Новый Уренгой. Объем грузопотока по железнодорожной ветке Тюмень–Сургут–Коротчаево, связывающую восточные территории ЯНАО с Тюменской областью, сейчас составляет почти 90 % её пропускной способности³.

Планы развития железнодорожного транспорта не ограничиваются только расширением пропускной способности действующих магистралей. Насущно необходимо строительство новых веток, как в направлении с запада на восток, так и с юга на север. Разработка новых месторождений углеводородного сырья, освоение рудных запасов Полярного Урала, создание новых перерабатывающих мощностей сдерживаются именно отсутствием соответствующей транспортной схемы.

Для создания транспортного коридора запад–восток необходимо строительство железной и автомобильной дороги Салехард–Надым–Сургут, а в более отдаленной перспективе железной дороги Коротчаево–Игарка–Дудинка с выходом на Норильск.

Транспортное обеспечение освоения месторождений углеводородного сырья полуострова Ямал требует завершения строительства железнодорожной линии Обская–Бованенково с дальнейшим выходом к портам Северного морского пути. А также строительство транспортного коридора вдоль восточного склона Уральских гор, который свяжет Средний и Южный Урал с рудными месторождениями Полярного Урала. Это позволит создать новый комплекс горнорудной промышленности.

Пилотные проекты в этом направлении уже осуществляются. Так поставки хромитов на Челябинский электрометаллургический комбинат продемонстрировали экономическую выгоду такой интеграции: стоимость руды вдвое ниже импортной, а удельные затраты, связанные с переводом ресурсов руды в запасы, не превышают 1,5 % товарной стоимости сырья.

Создание транспортного коридора должно включать строительство линий электропередачи, автомобильной дороги, трубопроводов, что создаст предпосылки для социально-экономического развития прилегающих регионов. Реализация данного проекта позволит придать новый импульс социально-экономическому развитию всех субъектов Уральского федерального округа. Конечно, проект требует значительных инвестиций и может быть реализован только на основе федеральной целевой программы.

Развитие топливно-энергетического комплекса, горнорудной промышленности Ямало-Ненецкого автономного округа, создание перерабатывающих отраслей представляет собой «полнос роста» всей отечественной экономики. Это означает, что решение задач повышения эффективности использования ресурсного потенциала ЯНАО выходит за рамки технологических инноваций. Главную роль в этом процессе должна сыграть государственная политика в сфере регулирования нефтегазового комплекса.

Мегапроект «Урал промышленный — Урал полярный» в качестве крупной народнохозяйственной программы стартовал в 2002 г. Начались масштабные геолого-разведочные и проектно-технические работы.

Программа включает в себя несколько крупных инфраструктурных инвестиционных проектов:

1. Разработка открытым способом рудных полезных ископаемых на восточном склоне Северного, Приполярного и Полярного Урала, в том числе организация нефтегазодобывающего производства.

2. Освоение новой ресурсной базы в сочетании с близостью промышленных предприятий — потребителей сырья — прямой экономический эффект от снижения цен на сырье для металлургии.

3. Вовлечение в хозяйственный оборот больших объемов лесных ресурсов (с учетом развития транспортной инфраструктуры территории, доля не вовлеченных в хозяйственный оборот запасов древесины сократится с 87 до 38 %).

4. Получение инвестиционных ресурсов для модернизации машиностроительных предприятий за счет вовлечения в хозяйственный оборот более дешевого сырья месторождений твердых полезных ископаемых Полярного и Приполярного Урала и дальнейшего развития на этой основе металлургического, химического и лесного комплексов. (Общая стоимость запасов и прогнозных ресурсов основных видов твердых полезных ископаемых оценивается более чем в 40 трлн руб.).

Научные обсуждения проблемы состоялись на выездном заседании Президиума УрО РАН в г. Салехарде (июнь 2007 г.), на общем собрании УрО РАН (декабрь 2007 г.)⁴. Представители академической науки пока высказывают осторожные оценки мегапроекта. Существует опасение, что недостаточно обоснованный и непроработанный проект масштабного освоения минеральных ресурсов Севера приведет к воспроизведению ошибок советского периода и закрепит экономически неэффективную сырьевую специализацию региона. Как и программы освоения Сибири 50–60-х гг. прошлого века, мегапроект «Урал промышленный — Урал полярный» создаст емкий внутренний рынок для отечественной индустрии, особенно при реализации проектов транспортного строительства. Будут решены многие (в том числе и социальные) проблемы индустриальных территорий. В то же время в технологически устаревших и экологически грязных базовых отраслях индустрии исчезнут на неопределенное время стимулы для перехода к энерго-, сырьевым и трудосберегающим технологиям.

Основные противоречия в развитии социально-экономической ситуации на Севере имеют место между потребностью экономики страны в крупномасштабном хозяйственном освоении территории таких уникальных регионов как ЯНАО и необходимостью сохранения природной среды Арктики и Субарктики, между необходимостью использовать уникальные природные ресурсы Севера для нужд современных отраслей промышленности и одновременно сохранять среду обитания и традиционные промыслы коренных народов.

Своеобразие поля выработки управленческих решений в округе состоит в том, что ЯНАО становится инвестиционно привлекательным регионом для добывающих компаний, готовых начать крупномасштабную разработку новых месторождений минерального и углеводородного сырья. Для минимизации последствий обозначенных выше противоречий, осуществление инвестиционных проектов требует квали-

фицированной экспертизы, разработки нормативно-правовых актов, регулирующих взаимодействие компаний с населением северных территорий.

При дальнейшем промышленном освоении ЯНАО необходимо учитывать сегодняшнее состояние городов, районов и НГК, природный потенциал региона. При анализе социально-экономических последствий, нельзя забывать о неоднородном освоении территории округа, рассматривать проблемы, возникающие в конкретном районе, муниципальном образовании.

На территории перспективных ресурсных районов наблюдаются не только нарушения, связанные с интенсивными формами ведения хозяйства (нефтедобыча, геологоразведка, промышленность, транспорт, строительство), но и нарушения, связанные с традиционными экстенсивными формами ведения хозяйства (оленоводство, охотничий и рыболовный промысел), имеющими длинную историю.

Структурные изменения экономики территорий, обусловленные размещением горнодобывающего производства, является одной из важнейших проблем освоения материально-сырьевой базы и развития отраслей минерально-сырьевого комплекса в России. Исторически сложились представления, что основным критерием строительства нового промышленного предприятия, особенно градообразующего характера, является не развитие конкретной территории, а развитие отрасли. Традиционно предприятия одной или смежных отраслей территориально тяготели друг к другу, что с планово-экономической точки зрения снижало транспортные издержки и укрепляло хозяйственные связи. Это привело к возникновению низко диверсифицированных территориально-экономических комплексов, насчитывающих в своей структуре только промышленные или только горнодобывающие предприятия без существенного развития социального сектора.

В последние годы существовавшая структурная диспропорция большинства горнопромышленных регионов в ходе рыночных реформ не была сглажена, напротив, произошло дальнейшее ужесточение структуры промышленности в сочетании с усилением антропогенной нагрузки на экологическую систему. Кроме того, процесс реформирования экономики России для крупных территориально-промышленных комплексов был связан со старением основных производственных фондов и объектов инфраструктуры, возрастанием риска производственных аварий и техногенных катастроф, повышенной экологической нагрузкой. С другой стороны, функционирование крупных моноспециализированных промышленных комплексов отличается сильной подверженностью влияния внешних факторов на уровень социально-экономического благополучия территории. Изменения в отраслевой конъюнктуре, в стратегии экономического развития России приводят к существенным, а зачастую и критическим, последствиям для конкретной моноспециализированной территории. Особенно это свойственно для горнодобывающей промышленности, поскольку основная масса предприятий этой отрасли является градообразующими, и, в отличие от других промышленных комплексов, в самом своем источнике функционирования имеют предпосылку наступления кризиса в связи с исчерпаемостью разрабатываемого полезного ископаемого. Эти послы важно учитывать при расширении масштабов промышленного освоения Крайнего Севера.

Исходя из вышеизложенного, можно кратко сформулировать основные цели мегапроекта «Урал промышленный — Урал полярный», достижение которых

позволит говорить об успехе, или провале этой крупной народнохозяйственной программы:

1. Создание новой горнорудной базы, способной обеспечить потребности отечественной промышленности на длительный период, ликвидировать импортозависимость по основным стратегически важным природным ресурсам.
2. Построение оптимальной транспортной схемы в регионах, составляющих основу экономики Российской Федерации. Формирование перспективных векторов экспортных грузопотоков по линии Север–Юг и по линии Юг–Север.
3. Обеспечение более тесной экономической интеграции субъектов Российской Федерации — участников проекта, диверсификации их экономики (расширение спектра вовлекаемых в хозяйственный оборот запасов твердых полезных ископаемых, создание производств по первичной переработке сырья, опережающее развитие энергетики, укрепление единого экономического пространства).
4. Обеспечение роста качества и уровня жизни населения за счет создания значительного числа новых рабочих мест и снижение уровня реальной безработицы, реализации социальных программ.

Примечания

¹ Материалы круглого стола на тему: «Транспортный коридор «Урал промышленный — Урал полярный»: взгляд в будущее // Экономика региона. Тематическое приложение. 2007. № 2(10).

² Исследования социально-экономических последствий реализации программы «Урал промышленный — Урал полярный». Тюмень, 2006. С. 13–14.

³ См.: Урал промышленный — Урал полярный: история и современность // Вестн. УрО РАН. 2006. № 4. С. 3–10.

⁴ Тез. докл. участников выездного заседания Президиума УрО РАН в г. Салехард. Салехард, 2006; Урал промышленный — Урал полярный: история и современность... С. 3–10.

*А.В. Трофимов
(Екатеринбург)*

К ПРОБЛЕМЕ ОСМЫСЛЕНИЯ СПЕЦИФИКИ РЕГИОНАЛЬНЫХ МОДЕРНИЗАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX в.

Наличие специфики протекания модернизационных процессов на региональном уровне вряд ли сегодня вызывает сомнение в исследовательской среде. Проблема заключается в осознании истоков этой специфичности, ее характеристике, выявлении наиболее значимых ракурсов изучения. Обратим внимание на такой аспект. Как известно советская политико-экономическая модель представляла собой достаточно жесткую интегрированную структуру, которая с существенными издержками на определенном историческом этапе объективно выполняла «миссию» модернизации (понимаемую в данном контексте в классическом смысле как процесс перехода от традиционного общества к индустриальному). Тем самым исторический посыл, исходящий из центра системы, вызывался сущностными потребностями этого этапа модернизации. Наличие же региональных интересов и особенностей не могло не корректировать сигналы идущие сверху.

Уральский регион в XX столетии, и особенно во вторую его половину, стал одним из ведущих полигонов, где разворачивались модернизационные процессы во всей их сложности, масштабности и противоречивости. Причем логика этих процес-