

А. Н. Демьяненко

АЗИАТСКАЯ РОССИЯ: ОПЫТ МЕЖДИСЦИПЛИНАРНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ (о книге «АЗИАТСКАЯ ЧАСТЬ РОССИИ: новый этап освоения северных и восточных регионов страны»)

Рецензируемая работа¹ относится к тому редкому жанру, который может быть обозначен как междисциплинарное исследование, объектом которого выступает такая необычайно сложная территориальная социально-экономическая система, каковой является Азиатская Россия.

Но в то же время, как это следует из предисловия, монография является «логическим продолжением многолетних исследований ИЭОПП СО РАН». Более того, рецензируемая работа не просто продолжение, но и определенный итог, ибо посвящена она 50-летию института.

Итак, перед нами солидное монографическое исследование, не без оснований претендующее на междисциплинарность; исследование, опирающееся на целый ряд работ, выполненных на протяжении нескольких десятилетий в ИЭОПП².

Но в то же время перед нами исследование, обладающее всеми признаками (как формальными, так и содержательными) работы, подводящей итоги, а, следовательно, и определяющее ориентиры будущих исследований Ази-

© Демьяненко А. Н., 2010

¹ Азиатская часть России: новый этап освоения северных и восточных районов страны / Малов В. Ю., Безруков Л. А., Шиловский М. В. и др. Под ред. акад. В. В. Кулешова. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2008. 428 с.

² В этой связи следует упомянуть, прежде всего, серию монографий «Проблемные регионы ресурсного типа», издаваемых ИЭОПП СО РАН с 1998 г.

атской России. При этом исследование, при всех несомненных атрибутах исследований академических, имеет и вполне определенную прикладную направленность.

Законы жанра требуют от рецензента остановиться на логике самого исследования, которая находит отражение в структуре работы. В целом она, т. е. структура, понятна, хотя и не до конца. Так, в частности, вполне обосновано желание начать с истории вопроса, и часть I «Азиатская Россия как колония» содержит вполне квалифицированное описание освоения территории Азиатской России.

Но при этом как-то из поля зрения выпало два важнейших в методологическом отношении вопроса: что есть Азиатская Россия в системе пространственной организации российского общества, и какова ее внутренняя структура?

Конечно, можно сказать, что в определенной степени эти вопросы освещены в части II «Сибирь как крупнейший массив суши: экономико-географический подход» — самой спорной части рецензируемой работы, особенно в главах 5—7. Автор этих глав Л. А. Безруков весьма пространно объясняет, что проблема конкурентоспособности товаров и услуг, производимых в Сибири, заключена в континентальности.

Однако о том, что есть в этих главах, поговорим ниже, сейчас же отметим следующее: глава 8 при соответствующей доработке, хотя и в нынешнем виде она хороша, могла бы стать отсутствующей ныне и в то же время очень напрашивающейся методологической главой (или даже отдельной частью) — но это не более чем пожелания рецензента.

Часть III «Сдвиг на Восток»: сложный выбор пути» логически продолжает часть I рецензируемой монографии. Но не очень понятно, почему эти две части следует перемежать частью II. Однако, как и в случае с частью II, представляется, что и эта часть, и монография в целом выиграли бы, если главы 12 и 13 вошли вместе с главой 8 в состав несуществующей «методологической части». Особенно интересна глава 13, автор которой В. Г. Варнавский не только вскрывает причины трудностей, стоящих перед государственно-частным партнерством (ГЧП) в РФ, но и демонстрирует возможности их преодоления при реализации крупных инвестиционных проектов в Сибири и на Дальнем Востоке.

Часть IV «Прогнозирование развития инфраструктурных отраслей Азиатской части России: инструментарий и результаты расчетов», по мнению рецензента, одна из наиболее удачных, прежде всего, с точки зрения реализации междисциплинарного подхода. Возможно, это обусловлено тем, что в ее написании приняли участие ученые 5 из 11 участвовавших в работе над монографией научных организаций. В данной части монографии рецензент

видит удачное сочетание постановки проблемы, обоснования инструментария ее решения и выхода на проектные предложения.

Часть V «Ресурсные проекты в экономической динамике Дальнего Востока России» — пожалуй, самый традиционный из всех разделов монографии: здесь есть анализ существующего положения дел в экономике Дальнего Востока, есть сценарии развития экономики, есть набор инвестиционных проектов, определяющий прогнозные варианты развития ресурсных секторов экономики региона. Но в то же время практически нет проработки пространственного аспекта, чем выгодно отличается часть VI «Нижнее Приангарье — первоочередной регион реализации нового «сдвига на Восток». По мнению рецензента, очень интересны как в методологическом, так и в методическом отношении подходы к обоснованию схем территориального планирования региона.

Итак, представление структуры закончено и можно перейти к рассмотрению тех вопросов, которые, с одной стороны, имеют актуальный, как в научном, так и в прикладном плане, а с другой — дискуссионный характер.

Естественно, что выбор сюжетов, которые рецензент посчитал отвечающими приведенным выше критериям, наверняка небесспорен, так как в той или иной мере отражает пристрастия самого рецензента, и тем не менее.

Выше уже было отмечено, что вызывает определенное недоумение отсутствие отдельной части или главы, которая была бы посвящена анализу теоретико-методологических основ исследования таких крайне сложных территориальных образований, как Азиатская Россия.

На первый взгляд, так ли важно само по себе определиться с тем, что есть Азиатская Россия, или, как то указано в заглавии, Азиатская часть России? На взгляд рецензента, это не просто важно, а очень важно. Попробуем объяснить эту позицию. Начнем, как и авторы рецензируемой работы, с экскурса в историю. Азиатская Россия как территориальное образование формировалась не враз, это — продукт длительного и крайне сложного, все еще далеко не до конца понятого процесса формирования территориальной организации российского общества.

Поэтому Азиатская Россия на разных этапах своей эволюции имела не только разную конфигурацию своих границ, но и играла разные роли в процессах эволюции российского общества и его территориальной организации. Поэтому остается открытым вопрос: что есть Азиатская Россия на разных этапах ее эволюции? Из контекста следует, что речь идет главным образом о Сибири и лишь отчасти о Дальнем Востоке России, т. е. об Азиатской России в ее современных границах.

При этом возникает вполне законный вопрос: а что есть общего у этой части России? Будущее — отвечают авторы рецензируемой монографии. Но

тогда возникает еще не один вопрос: а какова природа этого территориального образования? С чем мы имеем дело: с экономическим районом? Или, может быть, это физико-географический (ландшафтный) район? Или, может быть, это вовсе и не район, т. е. не территориальная система, а некий конгломерат и в социально-экономическом и в естественно-историческом отношениях?

Не меньше вопросов возникает и в том случае, если читатель попытается понять территориальную организацию азиатской части России. Так, в понимании авторов первых трех частей азиатская часть России — это Сибирь, иные области появляются спорадически.

Выше уже было отмечено, что часть I в целом представляет собой вполне квалифицированный обзор колониационного процесса в пределах зауральской России. Хотя ряд положений, содержащихся в этой части монографии, носит, как минимум, дискуссионный характер. В частности, увлечение М. В. Шиловского построениями Л. В. Милова приводит автора «Исторического опыта освоения новых земель на Руси» к выводу: «Отечественная цивилизация возникла на малопродуктивной почве, но тщательно обрабатывать и уваживать ее не было ни времени <...>, ни сил» (1, с. 11). Наверное, и такая точка зрения имеет право на существование, но почему М. В. Шиловский не приводит другие точки зрения на природу русского крестьянского хозяйства, не очень понятно. Более того, автор главы фактически отказывает русскому крестьянскому хозяйству в развитии, хотя факт его эволюции вряд ли может быть оспорен¹.

Еще больше возражений вызывает следующий тезис М. В. Шиловского: «Правительство на протяжении четырех веков выступало главной силой в осуществлении переселений. Подобная роль власти определялась необходимостью ускорить социальную мобилизацию российского, а в XX в. и советского социумов в качестве основного средства модернизации страны в рамках догоняющего развития. У нас принуждение и насилие стали главными средствами ускоренного перехода к индустриальному обществу» (1, с. 13). При этом название параграфа, откуда взята цитата, — «Особенности начального этапа колонизации». Тут возникает несколько наивный вопрос: а что, переселение и колонизация — это одно и то же? Как тут не вспомнить П. П. Леруа Болье, а из отечественных авторов А. А. Кауфмана с его фундаментальной работой «Переселение и колонизация», которые весьма четко и последовательно разводили эти два понятия, как и процессы, которые они обозначали².

¹ Рецензент считает необходимым в этой связи указать на следующие работы: [12—14; 17; 22—24].

² Отсылаем заинтересованного читателя к следующим работам: [8; 15; 16; 25]. Ряд из перечисленных выше работ переиздан (хотя и не полностью) в [3].

А вот в отношении того, что и при «кровавом царизме», и при советской власти «принуждение и насилие стали главными средствами ускоренного перехода к индустриальному обществу», — это сильно против исторических фактов. Хотелось бы обратить внимание не только М. В. Шиловского, но и читателей, заинтересованных в беспристрастном сравнительном анализе капиталистической и социалистической индустриализации России (насколько это только возможно при изучении нашего прошлого), на классические работы В. И. Гриневецкого и Б. Д. Бруцкуса [7; 9]¹.

Итак, по мнению М. В. Шиловского, к началу XX в. «завершилось формирование пришлового социума и заселение наиболее благоприятных в природно-климатическом и экономическом отношениях территорий. Решающую роль в организации миграций сыграло государство, именно при его активном участии осуществлялось переселение в течение всего изучаемого времени. Характерной чертой миграций до XX столетия являлась их аграрная направленность (выделено *А. Д.*). Однако эффективность этой политики, особенно в принудительных вариантах, не всегда была высока» (1, с. 17).

Все хорошо, но уже в следующей главе выясняется, что не все так просто. Ибо «на протяжении 335 лет (1582—1917 гг.) происходила реализация ряда масштабных экономических проектов» (1, с. 18)². И первый из этих проектов — «сибирская пушнина», который продолжался вплоть до середины XVIII в., а «на смену «мягкому золоту» пришли цветные и драгоценные металлы» (1, с. 19). Но и это не все, так как «в конце XIX — начале XX в., особенно в годы Первой мировой войны, появляется ряд проектов, ...направленных на индустриализацию региона» (1, с. 21).

Аграрная специализация Азиатской России как стратегический проект — это еще одна тема главы 2 и название одного из ее параграфов, весьма интересным сюжетом, который может быть обозначен как анклавные экономические зоны, как метод хозяйственного освоения. Другое дело, что приведенный в тексте (1, с. 25) перечень анклавных зон вызывает определенные сомнения. В частности, включение в него Российско-американской компании (больно уж велик анклав) и Китайско-Восточной железной дороги (которая по своей сути являлась, скорее, инструментом экономической интеграции).

Глава 3 части I, в отличие от первых двух глав, описывающих миграционные (которые обозначены как колонизационные) и экономические процес-

¹ Что же касается работ последних лет, то хочу рекомендовать следующие: [2; 18; 19].

² Сама по себе идея, что колонизационный процесс рассматривается как определенная последовательность экономических проектов, представляется весьма плодотворной. Но тогда хотелось иметь хотя бы рабочее определение такого рода проектов, ибо само понятие «проект» весьма многозначное.

сы, посвящена анализу геополитического аспекта дореволюционного развития Сибири и Дальнего Востока.

Наибольший интерес, по мнению рецензента, представляет не столько попытка внести вклад в развитие концепции «месторазвития» М. М. Ефимкиным и В. А. Ламиным (хотя и это можно только приветствовать¹), сколько предложенная М. В. Шиловским эволюционная схема «геополитического охвата». Согласно этой схеме геополитическая ситуация в Азиатской России прошла в своей эволюции следующие этапы.

Первый этап геополитического «охвата» продолжался с конца XVI в. и до заключения в 1689 г. Нерчинского мирного договора с Китаем, стабилизировавшего русскую границу от Тихого океана до Западных Саян.

Новый этап геополитического «охвата» в Азиатской России продолжался с 1689 по 1822 г. и привел к непосредственному соприкосновению в Центральной Азии Цинской и Российской империй (1, с. 30).

Третий этап геополитического «охвата» продолжался с 1822 г. до начала 1890-х гг. Для него характерен новый виток территориальной экспансии на юге Западной Сибири и Дальнем Востоке, приведший к завершению присоединения Восточного Казахстана (Семиречье), закреплению за Россией Приамурья, Приморья и Сахалина.

Четвертый (незавершенный) этап геополитического «охвата» начинается в 1896 г. подписанием соглашения между китайским правительством и Русско-Китайским банком о строительстве железной дороги в Маньчжурии (КВЖД) и предоставлении концессии для этого сроком на 80 лет (1, с. 32).

Сразу же отметим, что приведенная выше схема не единственная в современной отечественной науке, в частности, К. И. Зубковым, предложена следующая последовательность смены геополитических доктрин (между прочим, геополитические доктрины как-то лучше «охвата», хотя, наверное, это дело вкуса) Российского государства в Азии. Согласно этой схеме первая фаза геополитического развития Азиатской России завершается в первой трети XVIII в. Содержанием первой фазы «стало обеспечение в решающих моментах системы безопасности азиатских границ России в широкой и открытой полосе степных пространств между течениями Урала и Иртыша (вплоть до Алтайских гор). Тем самым одновременно складывается мощный геополитический градиент продвижения России в районы Средней Азии... «Фронт» геополитической проблемности перемещается дальше на восток, в

¹ Приветствовать можно было бы еще больше и громче, если бы М. М. Ефимкин и В. А. Ламин всерьез взялись за анализ творческого наследия и П. Н. Милукова, и П. Н. Савицкого [21], как и других «евразийцев», много и хорошо писавших о том, что есть «месторазвитие». Другое дело, что с тех пор прошло немало лет и «месторазвитие» приобретает новое значение.

то время как среднеазиатское направление обеспечивается теперь более периферийным, фланговым продвижением» [2, с. 40].

Второй этап геополитического развития, который продолжался, по мнению К. И. Зубкова, до 90-х гг. XIX в., характеризовался многочисленными и безуспешными попытками России «превратить свои азиатские территории в «мост» транзитной торговли между Европой и Востоком» [2, с. 46].

Третий этап геополитического развития Азиатской России связан с реализацией программы С. Ю. Витте, направленной на обеспечение господствующего положения России в Маньчжурии¹ «путем последовательного расширения сфер русско-китайского сотрудничества и придания последнему характера «особых» отношений» [2, с. 59—60].

Реализовать этот мегапроект в полной мере не удалось, но сам замысел и система методов, направленных на его реализацию, несомненно, должны стать объектом научных исследований, в том числе и в геополитическом аспекте. К сожалению, в трех последующих параграфах главы 3 можно найти много чего интересного, как-то: Сибирь — ключевой фактор превращения «Московии» в Россию, что доказать невозможно уже в силу того, что колонизационные процессы шли не только в направлении Тихого океана, и дальневосточное направление вряд ли было определяющим. Другая новация анализа геополитической ситуации на рубеже XIX—XX вв. — это Сибирь в качестве «топливно-энергетического цеха страны», ибо таковой Сибирь стала как минимум через полвека. И уж совсем трудно понять, как Сибирь, т. е. территориальное образование мегауровня, стала «геополитической категорией».

Однако вернемся к завершающей главе 4, в которой рассматривается развитие науки в Сибири в контексте освоения восточных регионов России.

В этой главе Е. Г. Водичев рассматривает коэволюцию колонизационных процессов и процессов формирования научно-технического потенциала на Востоке страны, хотя Восток, как нередко в рецензируемой работе это — Сибирь, что, конечно, не есть хорошо. Но не будем повторяться, а рассмотрим вслед за Е. Г. Водичевым становление сибирской науки на фоне колонизации.

Итак, первый этап, растянувшийся на два века, характеризуется тем, что «доминирующей оставалась экспедиционная модель научных исследований периферийной части страны». Следует согласиться и с тем, что «данные экспедиций привели к получению достоверной научной информации комплексного характера об обширной территории российской части Евразии» (1, с. 43—44).

Несомненно также и то, что «новый импульс научному изучению при-

¹ Хотя, если быть до конца точным в определении географических границ «Маньчжурии», то они на самом деле оказываются много шире, во всяком случае, в конце XIX в. — это и Барга, и Северная Корея.

родных ресурсов и условий региона дало проектирование и строительство «Транссибирской магистрали» (1, с. 44). Хотя, что крайне важно подчеркнуть, исследования эти имели целью не только изучение природных ресурсов и условий, но преследовали также и цели выявления основных направлений развития не только «района Сибирской железной дороги», но и Азиатской России в целом. Показательны в этом отношении работы, выполненные сотрудниками Переселенческого управления (многие из которых были опубликованы на страницах «Вопросов колонизации»), среди которых особое место занимает А. А. Кауфман — автор фундаментальной монографии «Переселение и колонизация»¹.

Крайне важной вехой в эволюции научно-технического потенциала Азиатской России стало формирование в ее пределах сети высших учебных заведений, в частности, Томского университета (1888 г.) и Технологического института (1900 г.), на что совершенно справедливо указывает Е. Г. Водичев. Этот факт крайне важен уже в силу того, что Азиатская Россия стала готовить кадры высшей квалификации сама и для себя. А если учесть, что российские университеты были одновременно центрами научных исследований, то это означало в конечном счете переход колонизационных процессов на качественно иной уровень.

Завершая дореволюционный этап формирования научно-технического потенциала, Е. Г. Водичев констатирует тот факт, что «в начале XX в. в академических кругах началось обсуждение необходимости и возможности создания на периферии, и, в частности, в Сибири, постоянных очагов исследовательской работы. ...В центре внимания оказались два сюжета: о повышении роли Академии наук в изучении производительных сил страны и о развитии сети научных учреждений на территории России. На практике они оказались теснейшим образом связанными между собой» (1, с. 45). Иначе говоря, уже в предреволюционный период имело осознание необходимости развития экономики Азиатской России, опираясь на собственный научно-технический потенциал.

Тем более, как показал опыт, «процесс реэвакуации из Сибири затронул науку гораздо больше, чем промышленность» (1, с. 49). То есть, надеяться на то, что науку в Сибири и на Дальнем Востоке можно поднять, привлекая «варягов» из Европейской России, представлялась непродуктивной. Хотя и в этом есть резон: привлечение уже сложившихся ученых с устоявшейся научной репутацией может при определенных условиях, как свидетельствует опыт Академгородка, сформировать эффективно развивающиеся научные школы.

Последние, находясь в начале цикла «наука — производство», согласно

¹ Фрагменты этой работы А. А. Кауфмана с соответствующими комментариями переизданы в [3].

замыслу, должны обеспечить эффективность производства через посредство внедренческих организаций. Однако, как справедливо отмечает автор, «пояс внедрения» с опытно-экспериментальным производством и конструкторским бюро удалось создать, однако эффективность его оказалась не настолько высокой, как предполагалось» (1, с. 53). Не удалось, как показывает постсоветский период истории сибирской и дальневосточной науки, не только обеспечить качественно новый этап колонизации Азиатской России на основе знаний, но и сохранить то, что было. Как результат «к 2002 г. совокупная доля восточных регионов страны в численности организаций, осуществляющих НИОКР, составляет около 22%, снизившись за десятилетие почти на четверть. Удельный вес восточных регионов страны в общем количестве персонала, занятого исследованиями и разработками, оказался еще ниже — на уровне 15,1%. Наметилась тенденция возрастания территориальных диспропорций и увеличения доли Центрального и Северо-Западного регионов в размещении научного потенциала» (1, с. 55).

Казалось бы, авторы должны озадачиться этой проблемой, но вместо этого читатель обнаруживает в части II два плохо связанных между собой сюжета. Первый и больший по объему, написанный Л. А. Безруковым, посвящен континентальности, как специфическому свойству Сибири (хотя книжка вообще-то, судя по названию, про Азиатскую Россию, и как тут быть с континентальностью, скажем, Дальнего Востока — непонятно). Второй сюжет более традиционен и, можно сказать, более академичен (что, конечно, не упрек, а констатация факта), написан В. Ю. Маловым, посвящен всестороннему анализу двух теоретических концепций, а именно: территориально-производственного комплексобразования и кластерной теории.

Итак, каковы основные методологические послышки Л. А. Безрукова? Первая — Россия в целом, а Сибирь в особенности, обладают таким свойством, как континентальность. Правда, здесь возникает как минимум два вопроса: почему речь о Сибири, а не об Азиатской России, и что есть континентальность как экономическая категория, в частности, это есть нечто неизменное или...?

Вторая посылка вытекает из первой: континентальность обуславливает неконкурентоспособность сибирской экономики как таковой, это — некое проклятие, наложенное на Сибирь.

И, как следствие, пути преодоления континентальности рассматриваются через экономическое районирование и территориально-производственное комплексобразование.

Кто скажет, что в этих суждениях нет логики? Она, несомненно, присутствует. Другое дело, под какую цель выстраивается логика научного исследования.

Начнем с дихотомии океаническая — континентальная экономики. Если отбросить всякие красоты, то первая по определению более эффективна, чем вторая. Причина проста: транспортные издержки на морском транспорте ниже, чем на железнодорожном. Все очень просто. Если бы проблема конкурентоспособности решалась так просто, т. е. определялась уровнем транспортных издержек, то зачем нам нужны различные теоретические модели, которые не одно десятилетие разрабатываются и самым серьезным образом обсуждаются на различных научных форумах. В частности, зачем нужна концепция пяти сил М. Портера? Да и не только она. Если додумать эту мысль до конца, как то советовал Сократ, мы получим замечательную картину мировой экономики: приморские районы (до 200 км от побережья) по определению эффективны и конкурентоспособны, причем раз и навсегда, а континентальные районы, напротив, обречены на неэффективность и неконкурентоспособность.

И что же нам предлагается в качестве инструмента ослабления негативного влияния континентальности? Читатель может не поверить, но это так: экономическое районирование (параграф 6.1) и формирование территориально-производственных комплексов (параграф 6.2).

При этом мы узнаем, что «при централизованном, плановом хозяйстве экономическое районирование превращается в важное средство повышения эффективности народного хозяйства страны и ее частей, а экономические районы признаются как объективно существующие. В то же время в условиях капитализма при отсутствии реальных рычагов управления хозяйственным комплексом района экономическое районирование применяется обычно в качестве методического приема для субъективного конструирования тех или иных абстрактных схем, т. е. выделение так называемых районов «изучения» или «познания» (1, с. 64).

Возникает ощущение дежавю: есть глупая буржуазная географическая и экономическая наука, которая так и не поняла единственно правильного марксистского учения, и есть правильная советская наука, которая это учение освоила. Правда, Л. А. Безруков вносит определенную новизну в эту хорошо знакомую конструкцию, а именно: привносит некоторые идеи из наследия одного из представителей евразийцев П. Н. Савицкого. Правда, здесь возникает вопрос: почему Л. А. Безруков проигнорировал мнение, скажем, А. Д. Билимовича [6], который еще в 1922 г. дал вполне исчерпывающий анализ работ П. Н. Савицкого именно с экономической точки зрения?

Но не будем ворошить далекое прошлое, тем более что в третьем параграфе все той же главы «Оценка эффективности ТПК Сибири» мы находим нижеследующее: «Эффективность ТПК Сибири в динамике можно оценить по соотношению темпов роста производства важнейших видов продукции

комплексов и численности их населения за два последних десятилетия советского периода, когда комплексообразование происходило наиболее активно» (1, с. 75). Как минимум это спорный подход к оценке эффективности в целом и ТПК в частности.

Глава 7 «Особая роль линейных хозяйственно-управленческих структур и меры по ослаблению негативного влияния континентальности» содержит описание процессов формирования линейных хозяйственно-расселенческих структур, которые рассматриваются как «примагистральные полосы (экономические оси)», а также рассмотрение путей и мер по преодолению российской экономикой негативного влияния континентальности.

И если суждения Л. А. Безрукова относительно линейных хозяйственно-управленческих структур мало что добавляют к хорошо известным концепциям опорного каркаса расселения и линейно-узловых структур (см., например: [4; 5]), то предложения относительно преодоления негативных последствий континентальности есть смысл рассмотреть подробнее.

Итак, предлагаемые Л. А. Безруковым пути и меры ослабления невыгодных последствий континентальности разделены на две группы, хотя, к сожалению, автор не указал, что было положено им в основание выделения этих двух групп.

Первая группа мер включает: усиление роли государства в регулировании транспортных тарифов, уменьшение средней дальности перевозок и создание емкого и в основном самодостаточного внутреннего рынка, создание трансконтинентальных транспортных коридоров, получение регионами целевой финансовой поддержки из федерального бюджета для компенсации повышенных транспортных издержек населения, ускоренное развитие приморских и приграничных регионов.

Что тут можно сказать: все замечательно, есть только одно «но», а именно: каким образом эти меры реализовать? Особенно было бы интересно узнать: каким образом уменьшение средней дальности перевозок будет содействовать формированию емкого и в основном самодостаточного внутреннего рынка?

Что же касается второй группы мер, то в ее состав Л. А. Безруковым были включены: экспорт конечной наукоемкой продукции и новейших технологий, информации, возвращение к практике планомерного формирования ТПК, активная государственная протекционистская политика (1, с. 92—94).

Конечно, издержки производства и обращения снижать — дело хорошее, но это далеко не единственный вариант региональной стратегии, более того, почему это должно быть связано исключительно с формированием ТПК, и, наконец, почему эти последние есть стратегическое направление снижения издержек?

А завершает часть II рецензируемой монографии глава «ТПК и кластеры», в которой В. Ю. Малов четко и со знанием дела аргументирует свою позицию в отношении двух концепций: территориально-производственного комплексообразования и кластеров, в контексте развития сибирской экономики. Итак, как уже приходилось отмечать [10], центральный тезис, выдвигаемый В. Ю. Маловым: ТПК и кластеры, как и соответствующие научные концепции, не отменяют, но дополняют друг друга, представляется вполне обоснованным.

Переходя к части III «Сдвиг на Восток»: сложный выбор пути», следует отметить, что эта часть монографии наиболее сложная и по разнообразию тем, и по разнообразию авторских позиций, с которыми столкнулся рецензент. Тем не менее общая логика этой части вполне очевидна: проследить эволюцию взглядов на место и роль Азиатской России (Сибири в первую очередь) в системе социально-экономического развития России от начала XIX в. до наших дней.

Если что и вызывает в этой связи вопрос — так это само название. Ибо не очень понятно, почему сдвиг на Восток сопряжен со сложностями выбора пути: со времен М. В. Ломоносова мало кто отрицал, что могущество российское прирастать будет именно Сибирью, т. е. Азиатской Россией.

Но вернемся к открывающей часть III главе 9 «Оценка места и перспектив развития Сибири общественными деятелями XIX — начала XX века». Итак, что мы узнаем о месте и перспективах? Оказывается, по мнению автора раздела М. В. Шиловского: «Первые попытки осмысления места Сибири в системе социально-экономического развития России и ее перспектив принадлежали декабристам» (1, с. 110). Тут невольно вспоминается К. С. Станиславский с его бессмертным: «Не верю!». Не вдаваясь в детали, рискну напомнить лишь два имени — Петр Великий и М. В. Ломоносов.

Глава 10 «Транспортные проекты Азиатской части России: за и против» много содержательнее предыдущей главы. Отчасти это обусловлено тщательным анализом малоизвестных материалов предреволюционных исследований по проблемам, имеющим непосредственное отношение к развитию транспортной сети в Азиатской России. Особый интерес представляет то, что в среде сибирских специалистов в области дорожного строительства сформировалось устойчивое представление о том, что разнообразие природных и социально-экономических условий дорожного строительства и эксплуатация транспортных систем требуют формирования соответствующей системы управления, построенной по территориальному принципу. Это неизбежно привело к разработке предложений по специальному виду экономического районирования — транспортному. Причем выделяемые районы не вписывались в сложившуюся к тому времени систему административно-терри-

ториального деления Сибири. До настоящего времени не потеряли своего значения и положение, выдвинутое участниками Совещания о том, что развитие магистрального железнодорожного транспорта должно определяться не только общегосударственными, но и сибирскими интересами «в деле развития экономическо-промышленной жизни Сибири и ее колонизации».

В эту же логику укладывается и пятилетний план (1917—1922 гг.) железнодорожного строительства в регионе, предложенный тогдашним Министерством путей сообщения. Отличительная черта этого плана — принципиальный отказ от экзотических проектов (которыми частенько грешат современные авторы) в пользу проектов, в рамках которых осуществлялась увязка общегосударственных и региональных интересов. Примером вполне приемлемого проекта считалось сооружение широтной Северосибирской магистрали.

Но еще более интересным является вывод, к которому приходят В. А. Лямин и Л. А. Тимошенко: «В годы Первой мировой войны транспортное проектирование тесно увязывалось с развитием производительных сил всех регионов страны. В Азиатской части, особенно на Урале и в Сибири, строились планы создания глубоких тыловых районов военно-образовательного профиля, где предполагалось сооружение целых комплексов индустриальных предприятий по производству металла, машин, вооружений. В соответствии с этими планами и намечалось проведение дорог» (1, с. 126).

Если с чем и трудно согласиться, так это с тем, что «пионерное, освоенческое свойство железных дорог весьма широко и эффективно использовались в практике приобщения к общественному прогрессу малонаселенных и слабо обжитых территорий в США и Канаде. Однако этот опыт не был учтен и адаптирован в России» (1, с. 128). Опыт был не просто учтен, но он был изучен, причем весьма тщательно, и широко использован. В том, что это так, легко убедиться, если взять на себя труд ознакомиться с деятельностью Комитета Сибирской железной дороги (1893—1902 гг.) или же с проектами колонизационных железных дорог на Европейском Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке¹.

Что же касается главы 11 «Государственное регулирование экономики: этап предплановых исследований», то авторы ее В. Ю. Малов и Б. В. Мелентьев на высокопрофессиональном уровне, четко и последовательно формулируют основные принципы осуществления предплановых исследований в рамках сложившейся системы государственного регулирования экономики. Если с чем и можно было бы поспорить, так как это с тем положением, что «увеличивающаяся роль государства вытекает из природы крупного производства, а причины концентрации лежат в самой экономике» (1, с. 134). Но

¹ Труды Амурской экспедиции 1910 г.

можно и не спорить, а ограничиться лишь репликой: этот тезис как минимум не бесспорен.

Следующая глава «Стратегическая асимметрия Азиатской части России как угроза безопасности страны» посвящена, как это следует из названия, проблеме пространственной неоднородности. Причем П. Я. Бакланов, автор этой главы, делает существенную оговорку: «Стратегическая асимметрия страны может быть подразделена на несколько составляющих: геополитическая, демографическая, технологическая и ресурсная. О ресурсной составляющей будет сказано в следующих главах. В данной главе остановимся на первых трех» (1, с. 139). Возможно, что, говоря о стратегической асимметрии, следовало бы вспомнить и об асимметрии, наблюдаемой в экономическом пространстве России.

Относительно геополитического положения России П. Я. Бакланов констатирует его значительную асимметрию, полагая не без основания, что его следует рассматривать как «очень важный и устойчивый фактор, определяющий долговременные стратегические приоритеты в развитии ее регионов» (1, с. 142).

Что же касается демографической асимметрии, то ее преодоление, по мнению П. Я. Бакланова, может быть осуществлено в рамках доктрины роста численности населения. А в основу последней должны быть положены следующие три стратегических направления:

1. Снижение оттока адаптированного к местным климатическим условиям населения из восточных районов страны.
2. Формирование мощного миграционного потока на восток.
3. Создание в Сибири и на Дальнем Востоке социально-экономических условий для интенсивного (более 2%) естественного прироста населения на национальной основе (этот параметр должен быть выше, чем в целом по стране) (1, с. 146).

Но, пожалуй, наиболее интересным, а, следовательно, спорным, является анализ технологической асимметрии, выполненный П. Я. Баклановым.

Во-первых, вызывает большие сомнения утверждение, что «в советское время Россия начала резкий научно-технический рост в период индустриализации, электрификации страны. На этом этапе была поставлена на поток подготовка квалифицированных кадров: ученых, инженеров, техников, рабочих. Заводы первых пятилеток создавались по самым совершенным технологическим проектам, и оборудование в основном закупалось за рубежом. Успехи не заставили себя ждать. Резко повысились объемные показатели промышленности, обеспечивающей народнохозяйственный комплекс страны» (1, с. 148).

Увы, но все не так просто. Скорее всего, резкого научно-технического

роста не было, а если он и имел место, то был локализован в отраслях ВПК. При этом действительно подготовка кадров была поставлена на поток, но при выигрыше в количестве мы получили проигрыш в качестве: деградация науки и высшей школы началась именно в тот период. Что касается того, что заводы создавались по «самым совершенным технологическим проектам», то это и вовсе не отвечает действительности. Более того, самые совершенные нам и не были нужны, ибо это потребовало бы того, чего у нас как не было, так и нет до сих пор — квалифицированной рабочей силы, в том числе и менеджеров (не путать с «красными директорами»). И, последнее, объемные показатели повысились, но вот качество нашего индустриального роста, скорее, понизилось.

Во-вторых, не меньшие сомнения вызывает и утверждение, но уже не о прошлом, а о будущем: «Восточным форпостом технологического прорыва явится инновационный треугольник — Комсомольск-на-Амуре — Владивосток — Хабаровск со своими базовыми предприятиями военно-промышленного комплекса, формируемым технополисом «Комсомольск — Амурск — Солнечный», а также свободной экономической зоной «Находка» (1, с. 152).

Положение дел в агломерации Комсомольск — Амурск — Солнечный свидетельствует о чем угодно, но только не о том, что он превращается в форпост технологического прорыва. О том, что есть СЭЗ «Находка», и сказать нечего, кроме того, что даже в самых радужных проектах начала 1990-х гг. на нее не возлагалось надежд в сфере высоких технологий.

Не менее проблематично превращение предприятий ВПК, во всяком случае, в том виде, в каком они существуют в означенном выше инновационном треугольнике. Возможно, рецензент и не прав, но, к сожалению, П. Я. Бакланов не приводит развернутой аргументации своей позиции.

Завершает часть III глава «Государство и бизнес: принципы соучастия в управлении процессом реализации крупных инфраструктурных проектов» (автор В. Г. Варнавский). Особенность этой главы — четкая фиксация цели, которая сформулирована В. Г. Варнавским следующим образом: «попытка осмысления причин медленного становления цивилизованных отношений бизнеса и государства при реализации крупных инфраструктурных проектов Сибири и Дальнего Востока с выработкой рекомендаций по ускорению государственно-частного партнерства» (1, с. 154).

Для начала вслед за В. Г. Варнавским остановимся на концептуальных препятствиях на пути развития государственно-частного партнерства. Итак, по порядку: «Первое. Ввиду крайне высокого и в подавляющем большинстве случаев вполне обоснованного недоверия к государству российский бизнес привык работать только на условиях собственности <...> Второе. Практически полное непонимание государством и бизнесом современных схем осущест-

вления проектов ГЧП <...> Третье. Отсутствие комплексной, долгосрочной программы социально-экономического развития страны и территориально-го размещения производства и производительных сил» (1, с. 156—157).

При желании этот перечень можно и продолжить, но суть проблемы схвачена четко: нет доверия, нет партнерства. Нет необходимости подробно останавливаться на проблеме доверия, к настоящему времени существует обширная литература, посвященная самым различным ее аспектам. Возможно, стоит лишь обратить внимание на следующие обстоятельства: доверие не вводится ни указом президента, ни распоряжением председателя правительства, оно есть результат самоорганизации, т. е. оно возвращается, причем в достаточно длительном временном периоде. Другое дело — разрушить его много проще и быстрее.

Еще одна проблема, имеющая непосредственное отношение к проблеме государственно-частного партнерства. Возможно, эта проблема не столь важна, как вышеперечисленные, но тем не менее она вполне реальна. Это проблема подмены понятий: «Методически, и так принято на Западе, инвестиционные проекты становятся проектами ГЧП только в том случае, когда частная компания финансирует строительство и (или) эксплуатацию объектов государственной собственности. Если же некий производственно-инфраструктурный комплекс строится по принципу — каждый субъект финансирует только свой объект, то такую хозяйственную деятельность можно считать ГЧП лишь условно — только по названию» (1, с. 163). К сожалению, то, что мы можем наблюдать, это ГЧП именно «по названию».

Что же предлагает В. Г. Варнаровский? Ответ: не изобретать национальный велосипед! Если в проектном финансировании крупных производственно-инфраструктурных проектов консорциумы и банковские пулы зарекомендовали себя в экономически развитых странах, то почему эти механизмы финансирования не должны стать «финансово-организационным фундаментом при реализации крупных инвестиционных проектов в Сибири и на Дальнем Востоке» (1, с. 167)?

Часть IV «Прогнозирование развития инфраструктурных отраслей Азиатской части России: инструментарий и результаты расчетов» включает четыре главы, каждая из которых имеет отношение к обоснованию инструментария прогнозирования инфраструктурных отраслей (транспорт в первую очередь) и к анализу тех последствий, которые произойдут в территориальной организации экономики Азиатской России, в случае реализации инфраструктурных проектов.

Да будет позволено рецензенту обойти молчанием инструментарий: все-таки, как ни интересен сам по себе этот сюжет, он имеет весьма опосредованное отношение к Азиатской России.

Другое дело, каким видится авторам этой части монографии будущее экономики Азиатской России в контексте реализации инфраструктурных проектов.

Исходная теза: «Если для совокупности регионов европейской части страны необходимо совершенствование транспортной сети, то для регионов азиатской части первостепенной является задача создания опорной транспортной сети, отвечающей требованиям XXI века» (1, с. 171) на первый взгляд весьма продуктивна. Но если только мы встанем на точку зрения, согласно которой транспортная сеть Азиатской России — не более чем недоразвитая сеть России Европейской.

Еще одна теза: «В рассматриваемой перспективе рост конечного потребления для страны в целом в общей степени определяется ростом собственного производства и внутрироссийскими межрегиональными перевозками, а не ростом экспортных поставок, включая и транспортные услуги» (1, с. 189), как минимум, не бесспорна.

Что же следует? А следует вот что: «Транспортная сеть всей Азиатской части России «открывает» для дальневосточной промышленности рынки Сибири, Урала и европейской части страны. Конечно, экспорт тех же продуктов в страны АТР, т.е. другое направление интеграционных связей, мог бы дать положительный эффект собственно для Дальнего Востока, но не для всей России. Кроме того, факт «вынужденности» (из-за ограниченных возможностей транспорта для перевозок внутри России) экспортных поставок вряд ли обеспечит эквивалентный обмен вывозимой и ввозимой продукции, не говоря уже о потенциальной потере рабочих мест внутри страны из-за сокращения поставок ресурсов и полуфабрикатов с Дальнего Востока» (1, с. 191).

Вывод, как минимум, спорный. Более того, он плохо согласуется с результатами экспериментальных расчетов, которые приводит Т. Н. Есикова в следующей главе. Речь идет о том, что «анализ прогнозируемой территориальной структуры грузопотоков, соответствующей транспортно-экономическим балансам 2020 г., свидетельствует о необходимости строительства новой широтной магистрали Северо-Российской Евразийской... уже в первой четверти XXI в.» (1, с. 202). При этом «представляется, что для повышения эффективности реализации такого подхода при освоении ресурсов следует идти не через создание отдельных узкоспециализированных очагов развития (т.е. отдельных узкоотраслевых промышленных узлов), а формируя в зоне тяготения к магистрали интегрированные производственно-транспортные зоны (ИПТЗ)» (1, с. 205).

По мнению Т. Н. Есиковой, именно система ИПТЗ вдоль Северо-Российской Евразийской магистрали позволит «повысить уровень связности не только Азиатской России, но и страны в целом» (1, с. 206), а в целом «приве-

дет к реальным, а главное — к эффективным, пространственным сдвигам в развитии производительных сил» (1, с. 207).

Глава 16 «Народнохозяйственная значимость формирования территориально-энергетических комплексов Восточной Сибири и Дальнего Востока», несмотря на подчеркнuto прикладной характер названия, содержит ряд теоретических положений, на которых есть смысл остановиться подробнее.

В частности, В. В. Воробьева, В. Д. Ионова и А. Г. Корнеев вводят понятие «территориальный производственно-энергетический комплекс (ТПЭК)», прообразом которого являются «энергопромышленные узлы и их системы, рассматриваемые еще в плане ГОЭЛРО» (1, с. 229). В современных условиях России авторы рассматриваемой главы полагают, что ТПЭК представляет собой «альянс отраслей ТЭК и других, в первую очередь, энергоемких отраслей промышленности. В качестве формы окончательной организации такого альянса может и должен выступать ТПК, когда уже определены основные, крупные энергопотребители и формируется состав комплексирующих производств и объектов инфраструктуры региона» (1, с. 231).

Более того, по мнению В. В. Воробьевой и Г. В. Агафонова: «Предполагается, что в первой четверти XXI в. ТПЭК Восточной Сибири и Дальнего Востока во многом будет определять, наряду с Западно-Сибирским нефтегазовым комплексом, роль России в формировании энергетического пространства в масштабе «Азиатская Россия — Юго-Восточная Азия».

И наконец: «Взаимувязанное развитие ТПЭК Сибири и Дальнего Востока, согласованное в интересах всех уровней реализации энергетической политики, может реально стать одним из условий экономической интеграции субъектов РФ, входящих в состав Сибирского и Дальневосточного федеральных округов» (1, с. 241).

Глава 17 «Эффективность стратегий и региональные экономические риски формирования Восточно-Сибирского нефтегазового комплекса» (авторы И. А. Вижина, О. Ф. Коцебанова и В. Н. Харитоновна), конечно же, не о стратегиях (по-моему, этот термин вовсе отсутствует в тексте главы) и тем более не об их эффективности. На самом деле авторы рассматривают «вечно зеленую» тему согласования интересов отрасли и региона, где отрасль — ВСНГК, а регион — Восточная Сибирь.

Анализ функционирования этих механизмов приводит авторов главы к двум небезынтересным выводам.

Первый — «современный организационно-экономический механизм формирования ВСНГК не только не обладает эффективными механизмами координации деятельности компаний на территории, но и перекладывает на компании значительную часть освоенческих, ресурсных и инновационных рисков» (1, с. 247—248).

Второй вытекает из первого — «участие регионов в разработке стратегии нефтяной и газовой промышленности пока остается рекомендательным, тогда как именно население регионов будет испытывать неизбежные экологические и социальные нагрузки, создаваемые нефтегазовым комплексом» (1, с. 250).

Отметим, что ситуация во многом типичная для районов ресурсного типа, выход из которой авторы видят в снижении «организационно-экономических рисков» на путях ГЧП. Очевидно, имеет право на существование и такое решение, хотя в свете анализа сложившейся практики ГЧП в России, данного в главе 13 В. Г. Варнавским, это представляется маловероятным, во всяком случае, в обозримой перспективе. А вот с чем согласиться трудно, так это с тем, что «эффективность государственно-частного партнерства, по нашему мнению, можно оценивать степенью согласованности долговременных геополитических, экономических и социальных интересов участников освоения» (1, с. 272). Согласованность интересов в рамках какого-либо партнерства — не более чем условие, но не способ оценки эффективности партнерства.

Переходя к рассмотрению части V «Ресурсные проекты в экономической динамике Дальнего Востока», рецензент оказался в сложной ситуации: эта часть выполнена сотрудниками ИЭИ ДВО РАН, т.е. его коллегами. Тем не менее несколько строк о главе 18 «Новые ориентиры развития Дальнего Востока России», автором которой является С. Н. Леонов.

Вначале С. Н. Леонов формулирует в ясной форме (что встречается не часто) стратегическую проблему Дальнего Востока: «потеря экономической системой потенциала сбалансированного экономического развития на фоне усиливающейся депопуляции населения, снижения уровня жизни (в национальных сравнениях)» (1, с. 276).

В свою очередь, эта проблема встроена, по мнению С. Н. Леонова, в стратегию более высокого уровня, которая обозначена им как геостратегия России, основная задача которой — «обеспечение вхождения страны в азиатско-тихоокеанское экономическое и политическое сообщество», а механизм ее реализации — «встраивание российского Дальнего Востока в интеграционные процессы стран Восточной Азии при сохранении и повышении культурной и социально-экономической общности Дальнего Востока с РФ» (1, с. 276).

Далее рассматриваются два сценария развития экономики: ресурсно-транзитный и инновационно-освоенческий. Однако первый из сценариев было бы точнее назвать инерционным, так как он «опирается на пролонгацию действующих в настоящее время тенденций в ключевых отраслях экономики с сохранением сырьевой модели экономики Дальнего Востока,

наращиванием экспорта сырья, инерционности в показателях социальной динамики в регионе» (1, с. 277).

С недавних пор выделение инерционного и инновационного сценариев (альтернатив) утвердилось в отечественной региональной экономике, и спорить здесь, кажется, не о чем. Но тем не менее, если обратиться к теории стратегического менеджмента, то возникает вопрос: зачем нужен инерционный сценарий (который по умолчанию никто и не собирался реализовывать), если смысл стратегии заключается в поиске нового качества регионального развития?

Следующая, VI часть, «Нижнее Приангарье — первоочередной регион реализации нового «сдвига на Восток» на самом деле не только про Нижнее Приангарье, но и про Красноярский край в целом. Но, возможно, самое интересное вовсе не нашло отражения в названии этой части. Имеется в виду комплекс вопросов, который связан с необычайно актуальной проблемой — научного обоснования территориальной организации экономики и систем расселения в регионе.

Отличительная черта предлагаемой В. В. Воробьевой схемы анализа территориальной дифференциации социально-экономических условий заключается в применении хорошо забытого инструмента: дробного экономического районирования. В качестве исходных единиц анализа рассматриваются административные районы, из которых конструируются внутрикраевые экономические районы, общим числом 8. В основу выделения этих районов были положены следующие характеристики: «выраженная направленность по специализации, общность тяготения по транспортному обслуживанию и покрытию топливно-энергетического баланса территорий, наличие общих проблем, сдерживающих их социально-экономическое развитие, и предпосылок интеграции для решения этих проблем и другие факторы» (1, с. 362—363).

При этом В. В. Воробьева рассматривает выделенные внутрикраевые экономические районы как первый шаг и в то же время как исходную основу для проблемного экономического районирования, для целей прогнозирования и оценки последствий участия районов в реализации крупных инвестиционных проектов.

Если о чем тут и можно сожалеть, так только о том, что этот подход, обладающий большими возможностями, не получил должного развития и детализации в последующих параграфах этой главы.

Хотя сказать, что он не был использован вовсе, было бы неверно. Ибо в следующем параграфе «Особенности практического использования инструментария», где соавтором В. В. Воробьевой выступает В. Ю. Малов, вторым шагом алгоритма (первый — разработка сбалансированного варианта развития Красноярского края) — становится выявление альтернатив изменения

территориально-отраслевой структуры экономики Красноярского края. Причем «в отличие от первого шага территория края рассматривается уже не в «точечном» отображении, а как совокупность таксономических единиц анализа «пространства региона» — внутрикраевых экономических районов» (1, с. 370).

Полученные в ходе второго этапа варианты на последующих этапах служат основой для определения «схемы «точечной привязки» инвестиционных проектов в пределах укрупненных территорий региона — внутрирегиональных экономических районов» (1, с. 374).

В следующем параграфе «Варианты формирования пространственной структуры» Д. Х. Шалахиной предпринята попытка определиться с тем, что происходит на уровне промузлов, т.е. ядер внутрикраевых экономических районов. Оказывается, что мы имеем «конфликт интересов крупных инвесторов, среднего и малого бизнеса, местных органов власти за ограниченные территориальные ресурсы, строительные площадки, благоприятные по инженерно-строительным условиям и обеспеченные транспортной и энергетической инфраструктурой. Следствие — конкуренция этих инвестиционных проектов за ограниченные экологические, водные и земельные ресурсы территории» (1, с. 378).

Этот фрагмент очень показателен. Ибо он свидетельствует о том, что когда мы доходим до самого низа, т.е. до выбора конкретных площадок, то вдруг выясняется, что существуют различные экономические интересы у различных экономических агентов. Более того, эти группы заинтересованных лиц оказываются в состоянии конфликта. Но тогда возникает вопрос: верен ли был стратегический выбор? Или еще один вопрос: а не использовать ли нам в случае многообразия интересов, как то советовал О. Пчелинцев [20], концепцию стейкхолдеров?

Завершает главу параграф «Эколого-климатическое зонирование территорий в пределах Северосибирской магистрали», авторы которой Л. Б. Башалханова и Л. Б. Корытный приходят к ряду выводов, которые имеют отношение не только к поясу экономического развития, формируемому вдоль Северосибирской магистрали.

Во-первых, «по мере усиления дискомфорта климата территорий снижается разнообразие как типов поселений, так и структуры производства» (1, с. 389)

Во-вторых, повышение природной дискомфорта климата «требует особых форм организации труда, уровня его оплаты и жизни населения. В частности, осуществление контрастных типов поселений — от мелкоочаговых до густонаселенных — в зонах очень сильного, жесткого и очень жесткого дискомфорта» (1, с. 394).

Как и всякая серьезная научная работа, а рецензируемая монография таковой и является, завершается заключением, в котором мы находим: «Азиатская часть России — слишком важная для будущего страны территория, чтобы еще на долгое время оставаться колонией. Процессы глобализации в рыночной среде, предоставленные сами себе, без активной государственной региональной политики могут привести к медленному затуханию и экономической деятельности, и самой жизни здесь российского населения» (1, с. 396). К этим словам В. Ю. Малова можно добавить, что авторы рецензируемой монографии на достойном профессиональном уровне показали не только значимость Сибири и Дальнего Востока для России, но и в каком направлении необходимо предпринять усилия, чтобы, говоря об Азиатской России, никому в голову не приходило считать этот регион колонией.

Завершая рецензию, следует особо отметить, что монография, подготовленная большим коллективом исследователей из разных научных организаций, расположенных от Владивостока до Санкт-Петербурга, действительно является удачным примером научной кооперации, и можно только удивляться тому, как ответственному редактору академику В. В. Кулешову и тем, кто координировал вместе с ним эту совместную работу, удалось в конечном итоге создать целостное и в то же время междисциплинарное исследование, посвященное Азиатской России.

По мнению рецензента, монография, несомненно, будет полезна не только сотрудникам научных учреждений и вузов, но и работникам региональных администраций и проектных институтов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Азиатская часть России: новый этап освоения северных и восточных районов страны / Малов В. Ю., Безруков Л. А., Шиловский М. В. и др. Под ред. акад. Кулешова В. В. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2008. 428 с.
2. *Алексеев В. В. и др.* Азиатская Россия в геополитической и цивилизационной динамике. XVI—XX века. М.: Наука, 2004.
3. Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. I. Колонизационные процессы в Приамурском крае на рубеже XIX—XX веков. Хабаровск: РИОТИП, 2008.
4. *Бакланов П. Я.* Пространственные системы производства. М.: Наука, 1986.
5. *Бакланов П. Я.* Территориальные структуры производства в территориальном управлении. Владивосток: Дальнаука, 2007.
6. *Билимович А. Д.* Богоискатели, евразийцы и материальная культура. — СПб.: Росток, 2007.
7. *Бруцкус Б. Д.* Советская Россия и социализм. СПб.: Звезда, 1995.
8. *Воинович В.* О термине колонизация // О земле. Вып. 3. М.: Новая деревня, 1922.
9. *Гриневецкий В. И.* Послевоенные перспективы русской промышленности. М., 1919.

10. Демьяненко А. Н. Теория кластеров на российской почве // *Пространственная экономика*. 2007. № 2.
11. Демьяненко А. Н., Дятлова Л. А. Б. Д. Бруцкус о природе экономического планирования в советской России // *Пространственная экономика*. 2007. № 2.
12. Дятлова Л. А. Концепция «генетических районов» А. Н. Челинцева // *Пространственная экономика*. 2005. № 2.
13. Дятлова Л. А. Пространственные аспекты теории крестьянского хозяйства в работах А. В. Чаянова // *Пространственная экономика*. 2006. № 1.
14. Дятлова Л. А. Неизвестный лидер организационно-производственной школы: Б. Д. Бруцкус // *Пространственная экономика*. 2006. № 4; 2007. № 1, № 2.
15. Кауфман А. А. Переселение и колонизация. СПб., 1905.
16. Леруа Болье. Колонизация у новейших народов. СПб., 1877.
17. Макаров Н. Крестьянское хозяйство и его эволюция. М., 1920.
18. Минакир П. А. Экономика регионов: Дальний Восток. М.: Экономика, 2006.
19. Минакир П. А. Пространственные трансформации в российской экономике. М.: Экономика, 2002.
20. Пчелинцев О. С. Региональная экономика в системе устойчивого развития. М.: Наука, 2004.
21. Савицкий П. Н. Континент — Океан // *Континент Евразия / П. Н. Савицкий*. М.: Аграф, 1997.
22. Скворцов А. И. Экономика земледелия. В 3-х т. 1900.
23. Чаянов А. В. Крестьянское хозяйство. М.: Экономика, 1989.
24. Челинцев А. Н. Теоретические основания организации крестьянского хозяйства. Харьков, 1919.
25. Ямзин И. Переселенческое движение в России с момента освобождения крестьян. Киев, 1912.