

Дальний Восток в калейдоскопе проектов развития. Представляя рубрику

2021 год журнал «Россия и АТР» открывает выпуском, посвящённым истории проектов развития Дальнего Востока. Планируя больше года назад данный номер, мы ставили перед собой задачу объединить усилия исследователей вокруг главных идей дальневосточной политики конца XIX — начала XXI в., показать историю региона сквозь призму стратегических замыслов и противоречий их воплощения. И хотя из запланированного удалось реализовать далеко не всё (здесь, видимо, уместно пояснить, что речь идёт о концепции данного выпуска, хотя в ещё большей мере эта констатация справедлива для дальневосточной политики), возьмём на себя смелость сказать, что перед вами уникальный номер.

Пять из восьми статей, собранных в рубрике, отражают главные повороты в развитии Дальнего Востока: от строительства Транссиба и попыток укрепления в Северо-Восточном Китае до прокладки Байкало-Амурской магистрали и возрождения проектов по освоению Арктики. В двух статьях представлен альтернативный подход к раскрытию потенциала региона — через инициативу частного капитала: от свободной экономической зоны «Находка» конца 1980-х — начала 1990-х гг. до современного свободного порта Владивосток. Одна статья посвящена влиянию, которое оказывают большие проекты и хозяйственная экспансия в восточные районы на жизнь коренного населения. То, что удалось собрать результаты исследований такого хронологического и тематического охвата в одном издании, безусловно, является шагом к формированию панорамного видения истории развития Дальнего Востока. Далее, не пересказывая выводов авторов, мы постараемся показать вклад каждой статьи в раскрытие заявленной темы.

Открывает рубрику статья Д.Б. Павлова «Город-порт Дальний, 1889—1904 гг.: агрегация традиции и новаторства». Несмотря на то, что речь в работе идёт главным образом о градостроительных решениях, последние рассматриваются как выражение амбиции Российского государства начать инфраструктурное укрепление в Северо-Восточном Китае. Планировалось построить не просто транспортный узел, но и крупнейший на Дальнем Востоке российский город и порт, спроектированные по самым современным для того времени стандартам. Помимо обеспечения своих военно-стратегических интересов, Россия намеревалась создать глобально значимую транспортную инфраструктуру для коммуникации Запада и Востока, что является общей родовой чертой всех последующих мегапроектов на Дальнем Востоке. Эту тему продолжает И.Р. Хамзин в статье «Дальний — торговый порт Российской империи на берегах Тихого океана». Обустраивая территорию другого государства, Петербург решал не только геополитические задачи, но и пытался стать полноправным участником мировой торговли в Тихоокеанском регионе. Но при бурном развитии самого порта мы видим не только малое количество отечественных экспортных товаров,

по сравнению, например, с японскими, но и явный недостаток российских судов. Сто двадцать лет назад, как, в сущности, и сегодня, глобальные проекты России на Дальнем Востоке выявляют слабость её собственной экономической базы.

Детальная, фундированная на архивных документах, статья И.В. Лукоянова «Сибирская железная дорога: замыслы, проекты, воплощения» раскрывает перед нами сложную картину переплетения государственных соображений и придворных интриг вокруг вопроса о способах и деталях реализации этого крупнейшего проекта в истории Российской империи. Магистраль строилась в контексте глобальных планов, большинство из которых так и не были осуществлены. Это не снижает значения того факта, что Транссиб в течение всего XX в. и до сегодняшнего дня выступает главным инфраструктурным каркасом для развития Дальнего Востока.

В статье А.Е. Савченко «Зачем строили БАМ? Другая сторона последнего мегапроекта на востоке СССР» показано, что строительство этой дороги началось в контексте планов наращивания внешнеэкономических связей с капиталистическим миром и широкого привлечения иностранных технологий для развития восточных районов страны. В зоне освоения БАМа предполагалось создать экспортный промышленно-сырьевой комплекс мирового значения, и неудача именно этого проекта повлекла за собой долгосрочные проблемы самой магистрали, связанные с её хронической убыточностью вследствие недостаточной загрузки.

Завершает тему больших проектов исследование С.К. Песцова «Российская Арктика: мегапроект без срока завершения», в котором рассмотрены уже современные планы освоения Дальнего Востока и Севера. Политика развития арктических территорий подпитывается предположениями о заинтересованности других стран в использовании кратчайшего пути между Востоком и Западом. При этом сам масштаб задачи таков, что вопрос о критериях эффективности, и даже о необходимых средствах, не может быть решён в рамках обычного экономического планирования. Вхождение Арктики в перечень стратегических приоритетов государственной политики неизбежно снижает способность концентрировать ресурсы на обустройстве Дальнего Востока, который становится частью иного, хотя и связанного с ним, проекта территориального развития.

Оглядываясь на эту протянувшуюся с конца XIX в. начало XXI в. череду инфраструктурных мегапроектов, глобальных замыслов, питающих и сопровождающих их реализацию, невозможно не вспомнить слова Фернана Броделя об истории освоения Сибири: «В русской экспансии всё было непрочным и неопределённым. Подвиг поразителен, но окружён хрупкими звеньями»¹. Затеявая дальневосточные проекты, Россия мечтала о чём-то большем, нежели развитие непосредственно Дальнего Востока. Ей всегда недоставало собственных ресурсов (людей, технологий, денег) для воплощения замысла — требовалась или, по крайней мере, предполагалась заинтересованность внешних сил в использовании дорог, портов и природных богатств региона. Ещё одно наблюдение — скорее, тревожное: России часто не хватало времени, чтобы воспользоваться сделанным. Так, порты в Северо-Восточном Китае, едва построенные, были утрачены в результате Русско-японской войны, о транзитном потенциале

¹ Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV—XVIII вв. Ч. 3. Время мира. М.: Весь Мир, 2007. С. 501.

Транссиба пришлось забыть на долгие годы после Первой мировой войны и распада Российской империи. Планы промышленного освоения зоны БАМа рухнули с началом коллапса Советского Союза. Но взглянув на эту историю с другого ракурса, мы видим, что созданная в результате данных проектов инфраструктура всё же проявила свою долговременную значимость, обеспечив связность гигантских восточных пространств и сделав почти невозможной эффективную блокаду страны в периоды глобальных конфликтов. Мыслить стратегически, рассчитывать только на свои силы и не ждать быстрой отдачи — такой вывод складывается из опыта реализации мегапроектов на Дальнем Востоке.

У истории освоения региона есть и другая сторона, отражающая альтернативную стратегию развития: оно осуществлялось не государственной волей, проявленной через реализацию больших проектов, но свободными людьми — через расширение возможностей для предпринимательской деятельности. Данную тему в выпуске открывает статья С.А. Иванова «Советские свободные экономические зоны как идея развития», сфокусированная на истории СЭЗ «Находка». Автор показывает, как вброшенная главой государства в политический дискурс идея, озвученная без проведения предварительного глубокого анализа, зажила собственной жизнью, переформатировав при этом политическое пространство города.

Свободным экономическим зонам, но уже на примере сегодняшнего дня посвящена статья А.В. Кутелевой, П.О. Сальниковой, К.Е. Чернилевской, Е.И. Шевчука «Свободный порт Владивосток: тенденции и перспективы развития». Преференции, предлагаемые в рамках СПВ, не компенсируют традиционные для Дальнего Востока ограничения эффективности предпринимательской деятельности. Интерес резидентов к СПВ после первоначального всплеска угасает, обозначая для этого проекта перспективу повторения судьбы СЭЗ «Находка». Авторы не только констатируют проблему, но и предлагают первоочередные шаги для её решения.

Взятые вместе, эти две статьи показывают нам трансформацию первоначальных замыслов по мере их «приземления» на реальность Дальнего Востока. Свободные экономические зоны региона как в позднесоветском, так и в современном варианте обнаруживают удивительную преемственность: они возникли в виде абстрактной идеи на фоне разочарования в предшествующей государственной политике и надежд на большой интерес иностранных инвесторов.

Завершает рубрику статья В.В. Куклиной и Н.Е. Красноштановой «Цепная реакция инфраструктурного развития и её локальные социальные последствия: случай Западного участка БАМ». В центре внимания авторов — влияние развития транспортной инфраструктуры Востока страны на традиционный образ жизни местного населения. Большие проекты трансформируют повседневность, и часто эта трансформация акцентирует социальную иерархию, в которой приоритет принадлежит крупным корпорациям, ведущим разработку ресурсов в регионе. Эта, обратная, сторона больших проектов на Дальнем Востоке, в которых экономическое развитие ведёт к росту социального недовольства, безусловно, заслуживает большего внимания исследователей.

А.Е. Савченко, канд. ист. наук,
заместитель директора по научной работе ИИАЭ ДВО РАН