

# О «Национальной программе развития Дальнего Востока»: реальность и миражи<sup>1</sup>

**А.К. ТУЛОХОНОВ**, академик РАН, Байкальский институт природопользования СО РАН, Улан-Удэ. E-mail: aktulohonov@binm.ru

**Аннотация.** В работе даны критические замечания по формированию и реализации новой Национальной программы развития Дальнего Востока, разработанной согласно поручению Президента РФ В.В. Путина. Вносятся предложения по регулированию социально-экономического развития Сибири и Дальнего Востока на основе использования исторического опыта экономических реформ. Выделены факторы социально-экономического развития восточных территорий России, включая экономическую самостоятельность субъектов РФ, инвестиционную привлекательность территории, ее экспортный потенциал и транспортную обеспеченность, создание комфортной и благоприятной среды.

**Ключевые слова:** национальная программа; экономические реформы; Сибирь и Дальний Восток; факторы; коренные малочисленные народы; вахтовое освоение территории

В последние годы усилилось внимание руководства страны к проблемам развития Дальнего Востока, которое глава государства определил в качестве национального приоритета XXI века. В состав Дальневосточного федерального округа вошли два новых субъекта: Забайкальский край и Республика Бурятия, административный центр перемещен во Владивосток. Полномочия Министерства по развитию Дальнего Востока, созданного в 2012 г., расширены на всю территорию Российской Арктики – от Мурманска до Чукотки<sup>2</sup>.

В результате реформ в состав одного федерального округа вошла территория, занимающая почти половину Российской Федерации, а новое Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики стало ответственным за экономическое развитие

---

<sup>1</sup> Работа выполнена в рамках государственного задания Байкальского института природопользования СО РАН, проект № 0339–2016–0002.

<sup>2</sup> Указ Президента Российской Федерации от 26 февраля 2019 г. № 78 «О совершенствовании государственного управления в сфере развития Арктической зоны Российской Федерации» [Эл. ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/hotlaw/federal/1261113/> (дата обращения: 05.06.2019).

субъектов четырех округов (Дальневосточного, Северо-Западного, Уральского и Сибирского).

Одним из первых шагов министерства стала разработка «Национальной программы развития Дальнего Востока до 2025 года и на перспективу до 2035 года», которая 30 апреля 2019 г. за подписью замминистра А. В. Крутикова была направлена в высшие органы исполнительной власти дальневосточных субъектов РФ с предложением в недельный срок (до 8 мая 2019 г.) рассмотреть документ и отправить в министерство замечания и предложения к нему с финансово-экономическим обоснованием и указанием источников и объемов финансирования.

Можно предположить, что краткость сроков обсуждения объясняется традиционной привычкой органов власти принимать указания «сверху» без особых рассуждений. Но к академической науке это не относится, и потому автор позволил себе более детально ознакомиться с новыми директивами правительства и высказать свою точку зрения на цели и пути развития Дальнего Востока, не только как объекта творчества федеральных чиновников, а более всего – как его родной земли, где живут его семья и миллионы земляков.

В первую очередь отметим, что, в отличие от всех предшествующих федеральных директив и целевых программ, уровень данного документа без особых объяснений был повышен до «Национальной программы», хотя в ней рассматривается экономика только одного федерального округа. Но именно это и заставляет более критично отнестись к его недостаткам. К примеру, авторы документа страдают излишним оптимизмом, оперируя в преамбуле такими выражениями, как «чистейшая экология» (С. 1), «новаторские механизмы», «новые решения» «новые центры экономического роста», «новые вызовы» (С. 2), «разработаны и запущены новые механизмы развития Дальнего Востока» (С. 11). При этом все эти механизмы вряд ли отличаются пионерным подходом и, в лучшем случае, используют подходы периода плановой экономики, разве что бюджетное финансирование сменилось поиском частных инвестиций.

В разделе «Общие положения» импонирует заявление авторов документа о том, что: «На протяжении всей истории освоения восточных территорий России в целях их заселения, экономического и социального развития, усиления связей с центральной частью

страны на государственном уровне всегда принимались смелые и нестандартные государственные решения» (С. 1). Большие сомнения вызывают оценки запасов природных ресурсов Дальнего Востока, согласно которым, здесь «расположены более половины лесов Восточной Азии, 37% пресной воды, 33% водных биоресурсов», азиатских стран тихоокеанского побережья, включая территорию Китая (С. 3). Такие вольности непозволительны для документов высшего уровня.

### **Из истории освоения Азиатской России**

Решение любой крупной проблемы требует знания ее истории. Для начала напомним резолюцию, наложенную в 1886 г. императором Александром III на отчет генерал-губернатора Восточной Сибири графа Игнатьева: «Уж сколько отчетов... я читал и должен с грустью и стыдом признаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, очень пора». Сегодня, спустя полтора века, можно заключить, что вся дальнейшая политика России в отношении восточных регионов сводится к попыткам объединения разрозненных периферийных территорий и разнообразным практикам освоения их богатств. Первыми практическими шагами на этом пути стало строительство Транссибирской магистрали и реформы П. А. Столыпина, в результате которых в Сибирь и на Дальний Восток переехало из европейской части страны более 2 млн безземельных крестьян. Позднее они, сохраняя свою собственность, долго сопротивлялись советской власти. При изучении наследия П. А. Столыпина видно, что не всегда этим великим реформатором двигали лишь военно-стратегические или экономические интересы. Так, он пишет: «...мы должны быть сильны на нашем Дальнем Востоке не для борьбы, а для прикрытия нашей национальной культурной работы, которая является нашей исторической миссией» [Столыпин, 2011].

После Социалистической революции в развитии восточных регионов страны наступил новый этап. В 1920-1930-е годы был разработан первый Генеральный хозяйственный план развития страны, в котором были изложены и долгосрочные перспективы развития производительных сил восточных регионов Советского Союза, к сожалению, нарушенные войной и сталинскими

репрессиями в адрес его авторов [Артемов, 2013]. В условиях жесточайшего дефицита финансовых, материальных, кадровых ресурсов руководство Советского Союза реализует задачи строительства стратегических объектов Норильска, золотых рудников Магадана. В кратчайшие сроки возводятся авиазаводы в Новосибирске, Иркутске, Улан-Удэ, Комсомольске-на-Амуре, Арсеньеве, продукция которых внесла решающий вклад в победу над фашизмом.

В послевоенные годы экономика восточных территорий развивалась ускоренными темпами: возникли гидростанции на Ангаре и Енисее, началась добыча якутских алмазов и западносибирской нефти. Понимая важность научного обоснования планов развития восточных окраин, в 1957 г. руководство страны принимает решение об организации Сибирского отделения наук СССР и строительстве новосибирского Академгородка. Заключительный этап развития плановой экономики советского периода ознаменовался появлением Байкало-Амурской магистрали.

В 1987 г. была принята «Долговременная государственная программа комплексного развития производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области», которая по многим параметрам и научному обоснованию может служить образцом планов стратегического развития. Увы, распад Советского Союза не позволил реализовать поставленные задачи, актуальные и для нашего времени.

В период плановой экономики, кроме высокой зарплаты, существовали разнообразные материальные и моральные механизмы поощрения эффективности трудовой деятельности на удаленных территориях. Все крупные промышленные объекты имели ранг ударных комсомольских строек, имевших особый статус материального обеспечения, за трудовые достижения вручались государственные награды, почетные звания, использовались и другие формы морального поощрения [Тулохонов, 2018]. Всесоюзные ударные стройки курировались высшим руководством страны, на стратегические объекты планомерно направлялись самые популярные артисты и спортсмены.

Дополнительные трудовые ресурсы обеспечивались спецконтингентом Гулага, а позднее – возможностями Министерства среднего машиностроения СССР, железнодорожными войсками, строительными батальонами. При этом, как правило, после

завершения очередного объекта основная часть рабочих переезжала на новые стройки. Тем самым в значительной степени компенсировался общий недостаток трудовых ресурсов в стране.

К сожалению, с развалом Советского Союза ушли в прошлое достижения плановой экономики Сибири и Дальнего Востока. Сегодня руководство страны ставит задачу вхождения уже не в лидеры, а хотя бы в пятерку мировых держав (что вряд ли достижимо при современных темпах развития экономики). При этом в государственных планах уже нет крупных градообразующих проектов, основное внимание уделяется частно-государственному партнерству и малому и среднему бизнесу.

Анализ 30-летних «демократических» реформ и результатов применения на восточных территориях механизма федеральных целевых программ (три программы экономического и социального развития Дальнего Востока и Забайкалья – в 1996, 2002 и 2008 гг.) порождает лишь пессимизм.

К примеру, по оценке специалистов, «Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири РФ и Северо-Востока КНР на период 2009–2018 гг.», утвержденная главами государств 23 сентября 2009 г., являет собой редкий пример непрофессиональной подготовки государственных документов высшего уровня, проекты и положения которой не только были необоснованны, но порой несли серьезную угрозу интересам страны [Александрова, 2010]. Таким образом, невыполнение этой программы, содержащей свыше 200 пунктов (в основном касающихся поставок в Китай российского сырья), сохранило для страны огромные природные богатства.

На фоне провала трех ФЦП развития Дальнего Востока последних двух десятилетий особенно впечатляют итоги реализации «Программы по возрождению старопромышленных районов Северо-Восточного Китая». Со времени принятия в 2003 г. основополагающих документов темпы роста экономики северокайтайских провинций заметно превысили средние для страны показатели, а сами они превратились в одну из основных сельскохозяйственных баз страны, производящей до 100 млн т зерновых.

К сожалению, в новой Национальной программе развития Дальнего Востока нет даже упоминаний об историческом опыте

реализации программ экономического развития макрорегиона, не говоря уже об успехах ближайших соседей.

### **О новых планах развития Дальнего Востока**

Новый национальный план развития экономики Дальнего Востока прогнозирует реализацию более 1500 инвестпроектов, для которых должны быть созданы 135 тыс. рабочих мест. Из этих цифр следует, что в среднем предполагается использовать менее 100 человек на один объект. Однако в документе нет каких-либо реальных предложений о кадровом обеспечении таких планов. Возможно, они будут претворяться в жизнь с помощью роботов или цифровых технологий. Но для этого необходимо развитие на российской периферии современных академических и вузовских центров, которые сегодня большей частью отнесены федеральным центром к категории неэффективных организаций и подвергнуты в последние годы различным реформам и сокращениям.

Кроме того, в задачи Нацпрограммы входят:

- ускорение темпов экономического роста Дальнего Востока до 6% в год;
- повышение качества жизни населения до уровня выше среднероссийского.

На наш взгляд, это может быть достижимо только при значительном опережении темпов роста экономики Дальнего Востока при стагнации среднероссийской динамики. Содержание текста Программы, включая многочисленные перечни строительства промышленных и других объектов в восточных регионах страны, не позволяет выделить критерии их реализации.

Программа содержит значительную долю мероприятий по транспортному и энергетическому обеспечению территорий. Наличие в ней направлений «Поддержка семей с детьми» и «Развитие сферы физической культуры и спорта» следует только приветствовать, однако в ней отсутствуют разделы, посвященные перспективам развития науки и обеспечению продовольственной безопасности.

Приоритетным в Программе является строительство объектов социальной сферы. Однако недостаточно учитываются проблема их обеспечения квалифицированными кадрами при существующих прогнозах сокращения численности населения.

В Республике Бурятия в настоящее время остро не хватает врачей и среднего медицинского персонала, учителей и персонала для новых детских дошкольных учреждений. При этом в ближайшее время планируется строительство более сотни объектов социальной инфраструктуры.

Во всех документах, имеющих отношение к Стратегии пространственного развития Российской Федерации и реализации «Национальной программы развития Дальнего Востока», высшим органам государственной власти субъектов РФ, входящих в состав ДФО, рекомендуется привести в соответствие с Программой подобные стратегические документы регионального уровня. При этом до сих пор не отменено действие ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года», разработанной уже не существующим Минрегионразвития РФ и утвержденной в 2013 г.

Некоторые положения обсуждаемой «Национальной программы...» и «Стратегии пространственного развития РФ» предполагают возможность укрупнения субъектов Федерации (создание макрорегионов, развитие мегаполисов). «Зуд» сокращения административных единиц поддерживается многими отечественными политиками, журналистами и даже представителями научной общественности [Адамеску, 2017]. Возможно, такая идея целесообразна для центральных регионов России, где объединение в один субъект Ярославской, Костромской или Владимирской областей вряд ли существенно повлияет на уровень жизни местного населения. Однако появляющиеся в прессе предложения объединить Камчатскую и Сахалинскую области, Приморский край в Тихоокеанскую губернию, а Якутию, Чукотку и Магаданскую область – в Северо-Восточную губернию заставляют предположить, что их авторы никогда не бывали на Дальнем Востоке, не ждали неделями летной погоды.

Для Азиатской России любое административное укрупнение означает ликвидацию в регионах представительств федеральных органов власти, сокращение соответствующих социальных структур, военкоматов, финансовых организаций. В результате сокращения ряда автономных округов еще совсем недавно процветавший субъект, Агинский автономный округ, вошел в состав дотационного депрессивного региона России – Забайкальского края [Жамсуев, 2018].

Безусловно, для Центра концентрация управления выгодна: согласно классической формуле «нет человека, нет проблемы», упраздняя очередной регион, Москва снимает с себя необходимость обустраивать в нем российскую периферию, строить школы и больницы, дороги и детские сады. К тому же сокращается число представителей национальных окраин в Государственной думе и в Совете Федерации.

Однако с точки зрения здравого смысла и основного закона государства, утверждающего приоритет социальных прав граждан, независимо от места проживания, правительственные реформы должны не облегчать деятельность чиновников, а улучшать жизнь народа.

Необходимость укрупнения субъектов Федерации часто обосновывается сокращением численности их населения. Однако это, вероятно, тот самый случай, когда чиновники путают причину со следствием. В той же «Стратегии пространственного развития РФ до 2025 года» делается акцент на поддержку наиболее эффективных экономических структур, к числу которых относятся регионы-доноры, крупные городские агломерации. Все остальные субъекты остаются в бюджетной «тени». К числу последних относятся, прежде всего, удаленные территории Сибири, Дальнего Востока и Арктики, сельские территории России.

Отрицательную роль в сокращении населения российской периферии и концентрации населения в крупных городах сыграли майские указы (2012 г.) Президента РФ, «привязавшие» зарплату работников социальной сферы к средним размерам оплаты труда по регионам. Как результат, в крупных городах, где зарплата была выше, чем в периферии, созданы новые стимулы для привлечения мигрантов. Современная практика применения регулирования оплаты труда в стране вряд ли решит проблемы привлечения трудовых ресурсов в регионы Сибири и Дальнего Востока [Тулохонов, 2019].

## **О транспортной составляющей развития Дальнего Востока**

Ключевым вопросом любых социально-экономических реформ Сибири и Дальнего Востока (и вообще – освоения любых территорий) является организация современной дорожно-транспортной инфраструктуры. Сегодня практически все усилия



и благие пожелания реформаторов вступают в противоречие с существующей практикой транспортного обеспечения. При сохранении только Транссибирской железной дороги и Байкало-Амурской магистрали основная часть территории Дальнего Востока остается доступной лишь с использованием авиационного транспорта. При этом редкая сеть авиарейсов (иногда и полное их отсутствие между региональными центрами) обеспечивает транспортную связь внутри федерального округа только через московские аэропорты. Если в 1990 г. практически каждый дальневосточный населенный пункт имел воздушное сообщение с 470 (в общей сложности) аэродромами и посадочными площадками, то к 2019 г. количество последних сократилось более чем втрое.

При этом показатели, заложенные в Национальной программе, вряд ли позволят решить проблемы транспортного сообщения местных жителей с другими регионами и центральными городами. В планах правительства – к 2025 г. восстановить посадочные площадки и регулярное авиасообщение только в 243 населенных пунктах, что составляет лишь половину от возможностей передвижения населения советского периода.

Действительно, строить новые дороги и города в азиатской глубинке стоит огромных средств. Тем не менее сопоставимо малозаселенные страны, такие как Канада и Австралия, вошли в число мировых лидеров именно благодаря развитой транспортной инфраструктуре. В России плотность населения составляет 2,24 чел./км<sup>2</sup>, в Австралии – 2,81, в Канаде – 3 чел./км<sup>2</sup>. При этом плотность железных дорог в Австралии выше, чем в Сибири, в три раза, автодорог – в 10 раз, а число аэропортов на 100 тыс. жителей – в 14 раз. В Канаде эти показатели больше, соответственно, в 4,7 и 19 раз<sup>3</sup>. В то же время ВВП у Австралии и Канады в пять раз больше, чем у России, при такой же сырьевой ориентации экономики.

Приходится признать, что через 100 лет после знаменитой встречи В.И. Ленина с писателем-фантастом Г. Уэлсом Россия все еще остается «во мгле»: достаточно лишь взглянуть на космические снимки Северной Азии, где на фоне ночных огней Китая

---

<sup>3</sup> *Иноземцев В., Пономарев И., Рыжков В.* Континент Сибирь // Независимая газета. 2012.02.11..

и Японии через Сибирь и Дальний Восток протягиваются редкие световые цепочки населенных пунктов вдоль Транссиба и БАМа.

### **Российский экспорт: добро или...**

В «Национальной программе...» уделяется много внимания развитию экспортного потенциала Дальнего Востока. В период до 2025 г. общий объем дальневосточного экспорта должен быть увеличен в 1,5 раза – до 59 млрд долл. Наряду с экспортом сырой нефти существенно должны возрасти объемы вывоза угля, леса, металлопродукции, а также необработанного металла, удобрений, зерна и других товаров с низкими переделом и стоимостью. Для перевозки возросших товаропотоков планируется увеличить пропускную способность Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей до 210 млн т.

Отчетливо прослеживается тенденция увеличения объема вывоза экспортной продукции, которая сопровождается падением стоимости этих товаров на внешнем рынке. В первую очередь это относится к экспорту углеводородов, зерновых, удобрений, лесопродукции. При этом по-прежнему растет инфляция, а также стоимость продовольствия на внутреннем рынке [Тулохонов, 2019]. Показательно, что при все возрастающем экспорте зерновых Россия поставляет на мировой рынок существенно меньше муки, чем Турция и Казахстан, производящие ее из российского зерна<sup>4</sup>.

Отметим, что значительные объемы железнодорожных и морских грузоперевозок, обеспечивающие экспортные поставки природных ресурсов, не всегда сопровождаются загрузкой транспорта в обратном направлении, что снижает эффективность транспортных перевозок, приводит к росту тарифов и повышает себестоимость экспорта. Особые надежды в программе возлагаются на развитие Северного морского пути и в том числе на кратчайший морской транзит товаров из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу. Однако в этом случае существенно сокращается объем международных перевозок по Транссибу, которые требуют дополнительной перевалки грузов и таможенного оформления в наших дальневосточных портах.

---

<sup>4</sup> Павенский И. Топ-30 экспортеров зерна // Агроинвестор. 2018.04.07. [Эл. ресурс]. URL: <https://www.agroinvestor.ru/rating/article/30049-top-30-eksporterov-zerna/> (дата обращения: 08.08.2019).

Кроме того, в связи с таянием арктических льдов крупные суда могут по законам сферической геометрии значительно сокращать путь, прокладывая свои маршруты ближе к полюсу. В этом варианте трассы Северного морского пути проходят по ортодромии из Берингова пролива к Северной Норвегии, минуя экономическую зону России. В открытых водах Северного Ледовитого океана сокращается необходимость ледокольного сопровождения торговых караванов и использования российской портовой инфраструктуры на побережье Арктики.

Многие экономисты и политики развитие экспортного потенциала России связывают с участием в иницилируемом Китае международном транспортном мегапроекте «Один пояс – один путь». Однако и здесь российские интересы далеки от приоритетов. В первую очередь мы наблюдаем резкий рост транзитных контейнерных перевозок из Западного Китая через Казахстан и далее через европейскую часть России на Запад. Другая часть грузов ориентирована в направлении Каспий, Закавказье и Турция, минуя российскую территорию. И в том, и в другом случае значительно сокращаются перспективы на рост транзитных грузов по Транссибирской магистрали, ориентированной на перевозку открытыми вагонами. А с уходом оставшейся части международного транзита на Северный морской путь и без того редкая транспортная сеть на Дальнем Востоке рискует превратиться в большой железнодорожный тупик, где идет в основном вывоз через приморские порты углей Кузбасса и другого сырья.

При огромных российских расстояниях необходимо изменение экспортно-сырьевой ориентации развития Дальнего Востока, ее акцентирование на максимальную переработку природных ресурсов, сокращение транспортных расходов, снижение их доли в стоимости экспортных товаров.

### **О решении демографической проблемы и о коренных народах Севера и Дальнего Востока**

Авторы «Национальной программы...» по какой-то причине обошли в документе такие вопросы, как решение демографических проблем и сохранение коренных малочисленных народов Севера и Дальнего Востока. Национально-этническая специфика в этом документе упоминается только по отношению к Еврейской

автономной области как конкурентное преимущество для «притяжения иностранных туристов» (С. 54), несмотря на то, что доля титульной нации в этом регионе не превышает 1% населения.

Между тем социально-экономическое развитие Азиатской России и Дальнего Востока предполагает решение демографической проблемы и привлечение новых трудовых ресурсов на основе эффективных материальных и моральных стимулов.

Миграционную привлекательность дальневосточных и северных территорий должны обеспечить снижение цен на продовольствие, тарифов на коммунальные и транспортные услуги, горюче-смазочные материалы, а также создание высокотехнологичных медицинских, опорных инновационных научно-образовательных центров, современных учреждений культуры.

Широко распространенная в настоящее время практика вахтового освоения северных и дальневосточных территорий требует научного исследования проблем организации вахтового труда, изменения механизмов управления ею, обеспечивающих жизнедеятельность вахтовиков на территориях проживания и приложения труда, а также решения проблем сохранения территорий традиционного природопользования коренных малочисленных народов.

В России насчитывается 47 коренных малочисленных народов (количество представителей каждого из них не превышает 50 тыс. чел.<sup>5</sup>), большинство из которых проживают в Сибири и на Дальнем Востоке. Несмотря на существование большого числа нормативно-правовых директив по поддержке коренных этносов, включая разнообразные льготы<sup>6</sup>, обеспечение прав на ведение традиционных промыслов, численность коренных малочисленных народов в макрорегионе в настоящее время не достигает и 300 тыс. чел.

Для сравнения: в Канаде, по переписи 2006 г., проживали более 60 этносов, относящихся к коренным жителям континента

---

<sup>5</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 24 марта 2000 г. №255 «О едином перечне коренных малочисленных народов Российской Федерации» (с изменениями на 25 августа 2015 года). [Эл. ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901757631> (дата обращения: 05.06.2019).

<sup>6</sup> Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 82-ФЗ «О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) [Эл. ресурс]. URL: <https://constitution.garant.ru/act/right/180406/> (дата обращения: 07.08.2019).

общей численностью почти 1 180 тыс. чел. [Коренные.., 2012]. В их распоряжении находятся 2370 резерваций общей площадью 27,4 тыс. км<sup>2</sup>. Коренные народы Канады освобождены от налогов, получают субсидии на жилищное строительство и охрану здоровья, образовательные стипендии, благодаря которым общее число студентов из числа коренных народов за последние 10 лет увеличилось в 10 раз и составило 4200 человек. Владельцам нефтяных и горнорудных компаний на территориях проживания коренных народов вменяется в обязанность нанимать на работу не менее 50% работников из их числа [Абеле, 2004].

В США к коренным малочисленным народам относятся этносы с численностью не более 1 тыс. чел., всего учтены почти 4200 тыс. чел. Благодаря особым мерам государственной поддержки, численность аборигенов штата Аляска за последние 30 лет выросла вдвое и превысила 100 тыс. чел. Основным богатством местного населения является собственность на землю, выкуп и аренда которой при добыче полезных ископаемых и прокладке нефтепроводов обеспечивают основной доход. Создаются благотворительные и трастовые фонды, в том числе для будущих поколений, контролируемые местными общинами. Индейским общинам принадлежит 12%, или 178 тыс. км<sup>2</sup> площади штата [Коренные.., 2012].

Одним из признаков социального неблагополучия отдаленных территорий Сибири и Дальнего Востока является высокий отток пенсионеров. В то время как на Аляске наблюдается рост числа пенсионеров, остающихся этих землях. Этому способствует соответствующее социальное обеспечение из различных фондов, а также существующее законодательство, аннулирующее льготы при выезде с территории штата на период более чем полгода.

Таким образом, главными факторами социально-экономического развития восточных регионов России, на наш взгляд, должны стать рост их экономической самостоятельности, а также инвестиционной привлекательности на основе повышения экспортного потенциала и транспортной обеспеченности, создания комфортной и благоприятной среды.

Для успешной реализации любой стратегической программы развития страны и ее регионов необходимо, прежде всего, участие общества в их обсуждении, а также критическое осмысление и использование предшествующего опыта экономических реформ

(в том числе столыпинских, советской плановой экономики) и опыта экономического развития сопредельных стран.

К сожалению, современные руководители России поступают чаще всего в полном соответствии с выражением Б. Шоу: «Едиственный урок, который можно извлечь из истории, состоит в том, что люди не извлекают из истории никаких уроков».

## Литература

*Абеле Ф.* Канадский опыт улучшения положения коренных народов на рынке труда // Регион: экономика и социология. 2004. № 4. С. 200–211.

*Адамеску А.* Концепция совершенствования административно-территориального устройства России // Экономист. 2017. № 9. С. 23–31.

*Александрова М. В.* Программа сотрудничества смежных территорий России и Китая: история, факты, пути осуществления // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2010. Т. 15. С. 198–222.

*Артемов Е. Т.* Восточные регионы в проектировках предвоенного Генерального хозяйственного плана // ЭКО. 2013. № 1. С. 151–166.

*Жамсуев Б. Б.* На рубеже веков. Опыт Агинской автономии (1997–2008 гг.). Чита: Экспресс-издательство, 2018. 416 с.

Коренные малочисленные народы Канады и Соединенных штатов Америки (информационные материалы к семинару «Современные проблемы коренных малочисленных народов Севера и Сибири»). Красноярск, 2012. 48 с.

*Столыпин П. А.* Нам нужна Великая Россия! Полное собрание речей П. А. Столыпина (1906–1911 гг.). М.: Книжный Клуб Книговек, 2011. 464 с.

*Тулохонов А. К.* Как сохранить географическое пространство Азиатской России // ЭКО. 2018. № 10. С. 7–25.

*Тулохонов А. К.* Есть ли у России стратегия пространственного развития, или еще раз о реформах в российском государстве // Экономист. 2019. № 4. С. 3–9.

Статья поступила 19.06.2019.

**Для цитирования:** *Тулохонов А. К.* О «Национальной программе развития Дальнего Востока»: реальность и миражи // ЭКО. 2019. № 12. С. 90–104. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2019-12-90-104.

## SUMMARY

**Tulokhonov, A. K.** Member of RAS, Scientific leader of the Federal State Budgetary Institution of Science «Baikal Institute of Nature Management, SB RAS, Ulan-Ude About the «National Program for Development of the Far East»: Reality and Delusions

**Abstract.** The paper provides critical comments on formation and future implementation of the new development program of the Far East in accordance with instructions of the President of the Russian Federation V.V. Putin to the Government of the Russian Federation. The main recommendations of the author are based on historical experience of state regulation of socio-economic development of Siberia and the Far East, since the tsarist times of Russian history. The paper defines

principal directions of socio-economic development of Siberia and the Far East with particular emphasis on the need for public discussion of transport infrastructure development in the territories, changes in raw materials export routes, as well as issues of strengthening the local population and preserving the rights of indigenous people of Russia.

**Keywords:** *national program; public discussion; transport development; raw materials; indigenous peoples; outflow of population*

## References

Abele, F. (2004). The Canadian experience with positive programs to improve the labour market situation of indigenous peoples. *Region: Economics and Sociology*. No. 4. Pp. 200–211. (In Russ.).

Adamesku, A. (2017). The concept of improving the administrative and territorial structure of Russia. *Ekonomist*. No. 9. Pp. 23–31. (In Russ.).

Aleksandrova, M.V. (2010). The program of cooperation of adjacent territories of Russia and China: history, facts, ways of implementation. *China in World and Regional Politics. History and Modernity*. No. 15. Pp. 190–222. (In Russ.).

Artemov, E.T. (2013). Eastern Regions in the Design of pre-war General Economic Plan. *ECO*. No. 1. Pp. 151–166. (In Russ.).

Indigenous Minorities of Canada and the United States of America (information materials for the seminar “Modern Problems of Indigenous Minorities of the North and Siberia”. (2012). Krasnoyarsk. 48 p.

Stolytin, P.A. (2011). We need Great Russia!: A complete collection of speeches by P.A. Stolytin (1906–1911). Moscow. Book Club of Bookies. 464 p.

Tulohonov, A.K. (2018). How To Save The Geographical Space Of Asian Russia? *ECO*. No. 10. Pp. 7–25. (In Russ.).

Tulohonov, A.K. (2019). Is there a spatial development strategy in Russia or is it again about reforms in the Russian state. *Ekonomist*. No. 4. Pp. 3–9. (In Russ.).

Zhamsuev, B.B. (2018). At the turn of the century. The experience of Agin autonomy (1997–2008). Chita: Express Publishing. 416 p.

**For citation:** Tulokhonov, A.K. (2019). About the «National Program for Development of the Far East»: Reality and Delusions. *ECO*. No. 12. Pp. 90-104. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2019-12-90-104.